Jaarverslag 2014

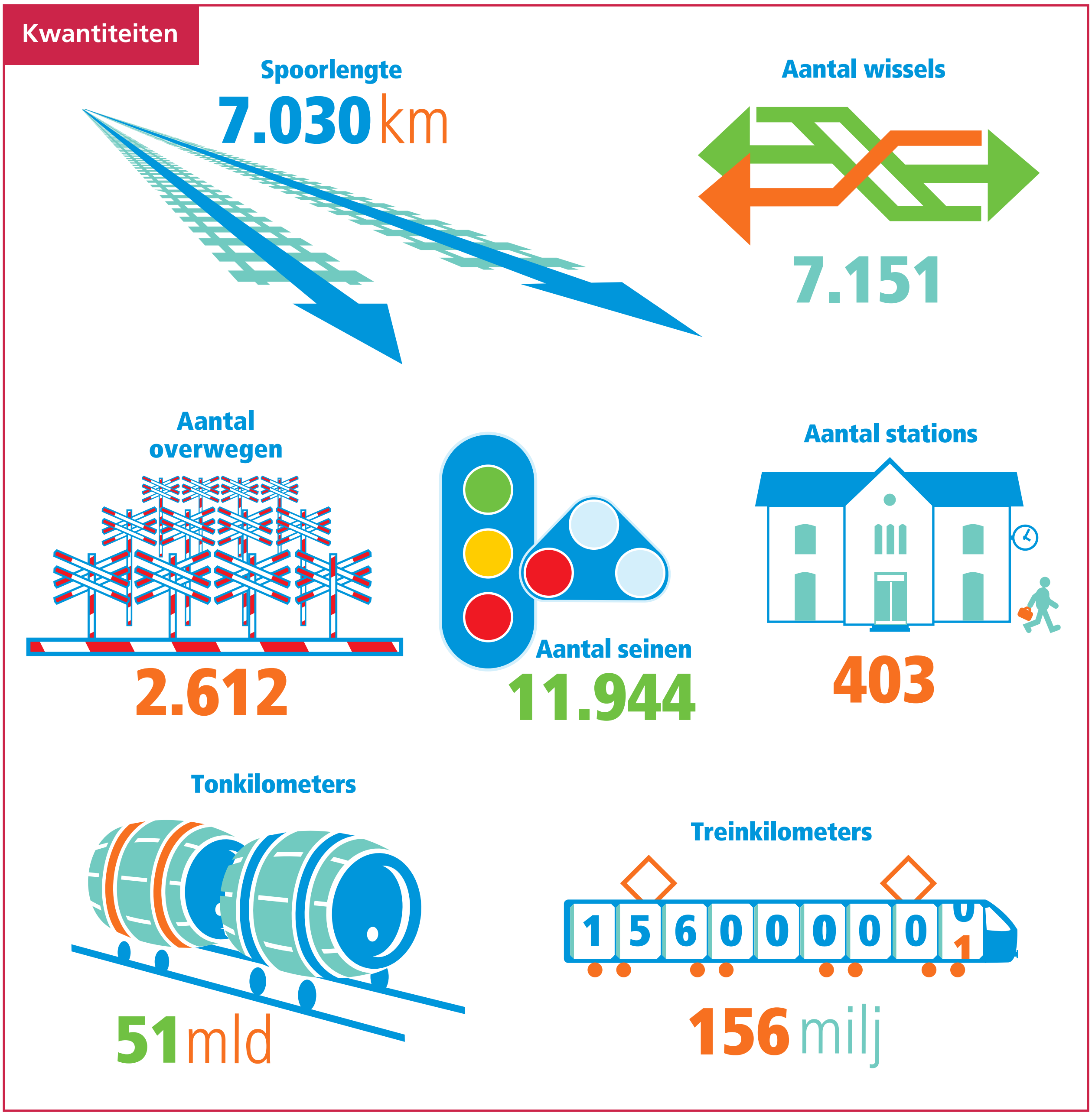


ProRail

ProRail
jaarverslag 2014

Inhoud

Kerncijfers



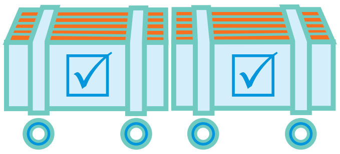
Kern Prestatie Indicatoren



90,2%

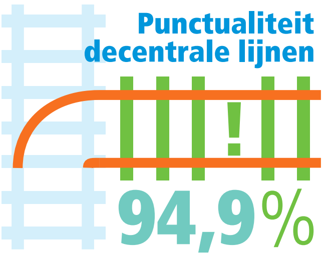
Punctualiteit reizigersvervoer

83,0%



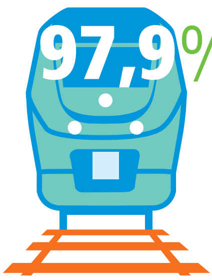
Punctualiteit goederenvervoer

Punctualiteit decentrale lijnen



94,9%

Geleverde treinpaden



97,9%

Financieel

Bedrijfsopbrengsten



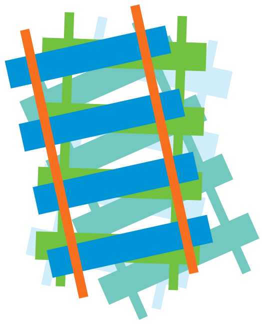
1.203 milj

Balans totaal



18.228 milj

Materiële vaste activa



17.399 milj

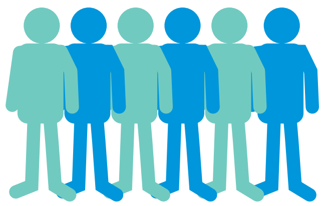
1.107 milj



Investeringen

Medewerkers

Aantal eigen medewerkers



3.916

Voorwoord

2014 was het jaar waarin het spoor 175 jaar geschiedenis schreef. Met nieuwe of sterk gemoderniseerde stations en de opening van een nieuwe lijn (de Maasvlakte) zijn stappen gezet naar een toekomstbestendig spoor. Het was ook het jaar van de nieuwe Lange Termijn Spooragenda (LTSA), de taakstelling vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de concessie die voor de periode 2015-2025 opnieuw aan ProRail werd verleend.

De prestaties op onze doelstellingen voor veiligheid, punctualiteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid lagen hoger dan voorgaand jaar. Een 100% storingsvrij spoor bestaat echter niet. We hebben de verantwoordelijkheid om storingen zoveel mogelijk te voorkomen en het effect ervan te verkleinen. Daarom blijven terugdringing van het aantal storingen en verkorting van de hersteltijden belangrijke speerpunten voor de komende jaren.

ProRail werkt met zo'n 1.300 grote en kleinere projecten aan de grootste spoor- en stationsvernieuwing sinds het bestaan van de spoorwegen. Die vernieuwingsslag gaat in 2015 onverminderd door. Vorig jaar zijn diverse projecten opgeleverd, met de opening van het hypermoderne Rotterdam Centraal door koning Willem-Alexander als absoluut hoogtepunt. Dit station staat als modern, transparant, toegankelijk, duurzaam en verbindend gebouw symbool voor het spoor van de toekomst. Het station is overladen met prijzen. Zo vielen onder meer de Dutch Design Award 2014 en de Rotterdam Architectuurprijs 2014 het station ten deel.

Ondanks de ingrijpende verbouwingen van spoor en stations in onder meer Utrecht, Schiphol, Amsterdam en Eindhoven, moeten honderdduizenden reizigers dagelijks op hun vervoer kunnen blijven rekenen. We werken zoveel mogelijk met de winkel open, maar soms is het onvermijdelijk om het spoor tijdelijk af te sluiten. Met onze grote investeringsprojecten vergroten we de capaciteit en verbeteren we het spoor voor onze klanten, reizigers en verladers. Stations worden moderner en ruimer. De sporen op grote emplacementen worden slimmer neergelegd, zodat treinen minder op elkaar hoeven te wachten om grote

stations in- en uit te rijden en zo ruimte ontstaat om meer treinen te laten rijden. Zo stomen we het spoor klaar voor de toekomst. In 2015 wordt het resultaat van deze grote vernieuwingsslag zichtbaar met de oplevering van de vernieuwde stations Den Haag Centraal, Arnhem en Zwolle en de inmiddels geopende nieuwe spoortunnel in Delft. Ook is inmiddels de nieuwe Verkeersleidingspost in Utrecht geopend.

In 2015 wordt ook een nieuwe structuur voor de dienstregeling voor de periode 2017-2022 voorbereid. Onderzocht wordt of er in die periode op drukke spoorlijnen een hogere frequentie van treinen mogelijk is, te beginnen op het traject Amsterdam-Eindhoven. Met de integratie van Keyrail en ProRail wordt de goederenexpertise binnen ProRail verder versterkt. Er komt een eenduidig aanspreekpunt voor het totale spoorgoederenvervoer in Nederland, wat belangrijk is met het oog op de economische functie van het spoor voor goederenvervoer. Dit zijn belangrijke onderdelen van ons plan 'Beter en Meer' dat mede ten grondslag ligt aan de Lange Termijn Spooragenda.

De uitgangspunten en de spelregels zijn met de nieuwe beheerconcessie sterk vernieuwd, en wij beschouwen de komende periode dan ook als een nieuw tijdperk voor ProRail. Basis vormt de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) die de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in het voorjaar van 2014 presenteerde. Die omvat een duidelijke visie en een heldere beschrijving van de uit te voeren taken voor ProRail. De LTSA vormt een stimulans om de prestaties voor reizigers en goederenvervoerders op het spoor verder te verbeteren; een langetermijnvisie die deels gebaseerd is op Beter en Meer–het verbeterplan dat we samen met NS uitvoeren. Daarnaast gaan we nog beter en meer in gesprek met belangenorganisaties.

In het kader van de taakstelling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu moet eind 2018 structureel € 48 miljoen bezuinigd zijn op onze apparaatskosten, zoals personeelskosten en huisvesting. In 2013 en 2014 is al op kosten bespaard, bijvoorbeeld in kantoorautomatisering, energiekosten en huisvesting. Maar om de besparingen te realiseren, zal het aantal arbeidsplaatsen ook moeten worden teruggebracht. Het beleid is erop gericht om, naast het invullen van de taakstelling, de sociale gevolgen zo klein mogelijk te laten zijn en vooral ook interne mobiliteit onder onze medewerkers te bevorderen.

Graag danken wij alle collega's voor het vele werk dat ze, niet altijd onder gemakkelijke omstandigheden, hebben verzet. We moeten alert blijven. De grote verstoringen van begin 2015 hebben ons dit nog eens pijnlijk duidelijk gemaakt. De reizigers en verladers rekenen op ons. En dat is terecht. Er zijn in 2014 stappen naar de toekomst gezet. Voor ons als infraprovider blijft er meer dan genoeg te doen, en we zullen ons tot het uiterste inspannen om de verwachtingen waar te maken.

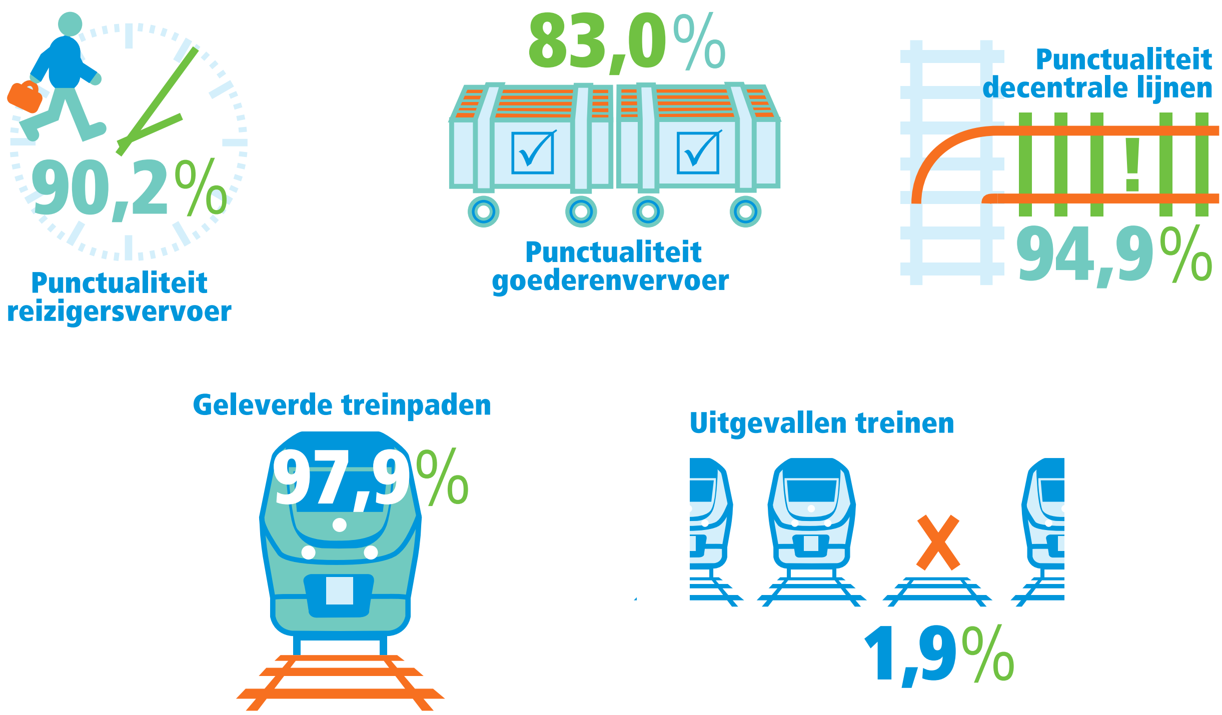
Namens de directie van ProRail B.V.,

Utrecht, 26 mei 2015

Patrick Buck Waarnemend president-directeur (tot 1 april 2015)	Pier Eringa President-directeur (vanaf 1 april 2015)



In het kort


90,2%
Punctualiteit reizigersvervoer
83,0%
Punctualiteit goederenvervoer
Punctualiteit decentrale lijnen
94,9%
Geleverde treinpaden
97,9%
Uitgevallen treinen
1,9%

Spoorvervoer

Wij spannen ons tot het uiterste in voor een soepel verlopend treinverkeer en zijn er in 2014 in geslaagd de punctualiteit te verbeteren en het aantal storingen terug te dringen. Omdat de vraag naar spoorcapaciteit blijft groeien, hebben wij opnieuw veel energie gestoken in een slimmere benutting van bestaand spoor, en in de bouw van nieuw spoor en nieuwe stations.

Operationele prestaties

Punctueel spoor

Punctualiteit
Over 2014 laat ProRail goede punctualiteitsscores zien. De behaalde scores liggen boven de afgesproken norm en hoger dan voorgaande periodes.

Punctualiteit:	2012	2013	2014	Norm
reizigersvervoer (< 3 minuten)	88,8%	87,9%	90,2%	87,0%
goederenvervoer (< 3 minuten)	81,4%	79,6%	83,0%	82,0%
regionale lijnen	92,4%	92,5%	94,9%	93,1%

De goede resultaten zijn te danken aan relatief gunstige weersomstandigheden, het beter plannen van de dienstregeling, minder technische storingen, een andere opzet van het dubbelsporig onderhoudsrooster en continue aandacht van spoorwegpersoneel voor verbetering van de punctualiteit. Op de knooppunten Den Bosch, Amersfoort en Arnhem verbeterde de punctualiteit na aanpassingen aan de infra en het slimmer aanleggen van sporen, zodat treinen niet meer op elkaar hoeven te wachten voordat ze een station in- of uitrijden. Lopende en nieuwe maatregelen zijn mede gericht op het verminderen van de invloed van weersomstandigheden op de punctualiteitcijfers.

Punctualiteit goederenvervoer hoger
In 2014 lag de gemiddelde punctualiteit van het goederenvervoer op 83,0%, ruim 3 procentpunten hoger dan in 2013. Samen met goederenvervoerders zijn diverse knelpunten gedurende het jaar opgelost, zowel in de dienstregeling als in de uitvoering.

Nieuwe definitie punctualiteit regionale lijnen
Om recht te doen aan de prestaties van regionale vervoerders op het Nederlandse baanvak, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu met ProRail afgesproken de definitie van de KPI Punctualiteit regionale lijnen vanaf 2014 te richten op alleen de binnenlandse regionale treindiensten. Volgens deze nieuwe definitie bedroeg de score over 2014 94,9% (2013 93,2%).

Capaciteit, geleverde treinpaden en uitval
Bijna alle vervoerders willen graag meer treinen laten rijden, maar de ruimte en financiële middelen om veel



sporen bij te bouwen zijn gelimiteerd. Om de groei in het treinverkeer op te vangen, werkt ProRail aan gerichte maatregelen om het bestaande spoor intensiever te gebruiken.

De doelstelling 'geleverde treinpaden' komt met 97,9% uit onder de norm van 98%. Verstoringen in het begin van het jaar als gevolg van onder andere de wisselproblematiek bij Den Haag, de ontsporing bij Hilversum, een vrachtwagen op het spoor bij de snelweg A4 en de sneeuw eind december hebben er toe bijgedragen dat wij onder norm hebben gescoord.

	2012	2013	2014	Norm
Geleverde treinpaden	98,1%	97,8%	97,9%	98,0%

De uitval op het hoofdrailnet komt met 1,9% uit boven de norm van 1,5%. De keuze om te sturen op de minste klanthinder, zoals met een aangepaste dienstregeling, leidt tot meer uitval. In vergelijking met voorgaand jaar laat uitval een positieve ontwikkeling zien. De uitval bij regionale lijnen van 0,9% is onder de norm van 1,0%.

	2012	2013	2014	Norm
Uitgevallen treinen	2,0%	2,4%	1,9%	1,5%

Betrouwbaar spoor

Vermijdbare verstoringen teruggedrongen
Verstoringen die leiden tot een treinvertraging van tenminste drie minuten of opheffing van treinritten worden een TAO (Treindienst Aantastende Onregelmatigheid) genoemd. In 2014 is het aantal TAO's in vergelijking met voorgaand jaar gedaald met ongeveer 9%. Wij zetten ons in om die positieve ontwikkeling in 2015 voort te zetten en geven daarbij veel aandacht om TAO's die veel klanthinder veroorzaken te reduceren.

Oorzaken van TAO's	2012	2013	2014
Techniek	40%	38%	36%
Derden	42%	43%	47%
Processen	10%	9%	10%
Weer	6%	9%	6%
Overig	2%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%

	2012	2013	2014	Norm
Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)	10.764	10.953	10.017	11.031

Onderhoudscontracten voor beter spoor
We zoeken doorlopend naar manieren om het spoor beter te onderhouden. De Lange Termijn Spoor Agenda van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vraagt dat ook van ons. Doel is een beter spoor, minder storingen en grotere betrouwbaarheid voor vervoerders, reizigers en verladers.

We geloven dat het efficiënter en effectiever kan door het vakmanschap van de aannemers meer ruimte te geven en ze meer te prikkelen tot innovatie. We gebruiken daarvoor de contractvorm Prestatie Gericht Onderhoud (PGO). In de PGO-contracten ligt de nadruk op de gewenste prestaties, zoals minder storingen, een hogere punctualiteit of een duurzamer spoor, terwijl de aannemer zelf beslist welke expertise en werkwijze hij inzet om de gestelde doelen te bereiken. Tot dusver werden uit te voeren onderhoudswerkzaamheden gespecificeerd. Alle PGO-contracten zullen via openbare aanbesteding op de markt worden gebracht. De doelstelling is om uiterlijk in 2018 alle onderhoud in Nederland op basis van PGO-contracten uit te voeren.

Nieuw verkeersleidingsysteem
Om aan de steeds hogere eisen voor betrouwbaarheid en punctualiteit te kunnen voldoen, moeten de verkeersleiders van ProRail het treinverkeer effectief en tijdig kunnen bijsturen als verstoringen en calamiteiten zich voordoen. Het verkeersleidingsysteem uit 1993 voldeed niet meer aan de eisen van deze tijd. Medio 2014 is geruisloos en zonder enige verstoring van het treinverkeer een nieuw verkeersleidingsysteem in gebruik genomen.

De functionaliteit is grotendeels hetzelfde gebleven maar onder de motorkap is wél veel veranderd: het systeem is gebaseerd op moderne, state-of-the-art-ICT-technologie die snel en economisch voordelig kan worden aangepast aan veranderende behoeften in de toekomst. En dat laatste is van groot belang. ProRail ontwikkelt, vaak samen met vervoerders, nieuwe plannen om het spoorwegnet nog beter te benutten en de betrouwbaarheid en punctualiteit nog verder te verbeteren.

Weersinvloeden
Het spoor is kwetsbaar voor weersinvloeden. Door toename van het spoorgebruik is de impact van extreem weer groter geworden. Vanaf de winter van 2009/2010 zorgden sneeuwval en (strenge) vorst drie jaar achtereen voor flinke problemen op het spoor, ondanks de door ProRail en NS ingevoerde preventieve maatregelen. Ook andere weersomstandigheden, zoals herfstweer, extreme warmte of een flinke storm, hebben invloed op de beschikbaarheid van het spoor.

Stormachtige herfst
NS en ProRail hebben een gezamenlijke aanpak om de herfst zo goed mogelijk voor te bereiden. Er wordt voortgang geboekt, maar er is nog steeds een kwaliteitsverschil tussen de prestaties in de herfst en in andere jaargetijden. In het najaar van 2014 hebben we te maken gehad met twee zware stormen. Vanwege stormverwachting werd één keer besloten om de dienstregeling aan te passen zoals in de winter gebruikelijk is. Het treinverkeer werd op enkele plekken stilgelegd voor de veiligheid van reizigers en personeel, in omliggende regio's bleef het treinverkeer op niveau.

Zachte winters
Sinds 2012 wordt bij extreem weer in overleg met de vervoerders besloten voor een landelijk aangepaste dienstregeling om de olievlekwerking van verstoringen op winterse dagen te voorkomen. Met minder treinen komt er ruimte in de drukke dienstregeling om storingen beter op te vangen. Daarnaast worden andere maatregelen ingezet, zoals het beter winterbestendig maken van de infrastructuur en het materieel. Zo zijn gedurende de winter van 2013/2014 op zes locaties in het land anti-icing installaties in gebruik genomen. Als treinen door deze installaties rijden, worden ze aan de onderkant behandeld met glycol. Dit middel voorkomt in belangrijke mate dat sneeuw en ijs zich aan treinen hechten en vervolgens als ijsklompen in wissels vallen.

De winter van 2013-2014 was zacht, vrijwel zonder sneeuw of vorst, waardoor voorbereide maatregelen nauwelijks zijn ingezet. Winter 2014-2015 startte ook zacht, met één winterse dag aan het eind van 2014. Een overwegstoring door een aanrijding met een fietser in combinatie met sneeuw zorgden er voor dat het treinverkeer in het zuiden van het land gedurende enkele uren flink ontregeld was. Met succes kon de olievlekwerking op de dienstregeling in de rest van het land worden voorkomen door het preventief aanpassen van de dienstregeling.

Capaciteit

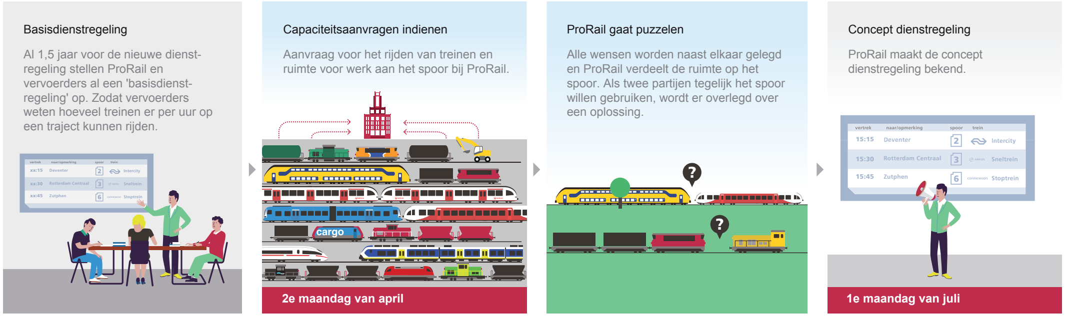
De vraag naar capaciteit op het Nederlandse spoor blijft groeien. De oplossing voor meer capaciteit ligt deels in het slimmer benutten van bestaand spoor, zodat er meer reizigers- en goederentreinen kunnen rijden en deels door aanpassingen in de infrastructuur. Daarom werkte ProRail in 2014 aan gerichte maatregelen om dit mogelijk te maken.

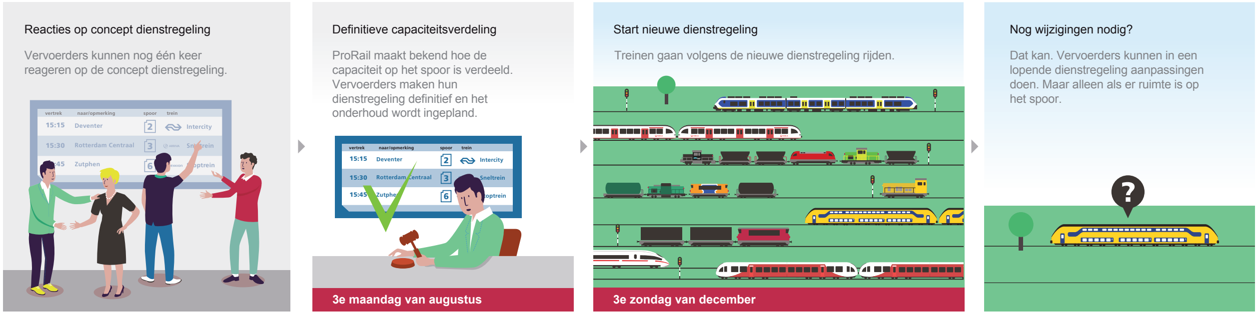
Dienstregeling 2015 en verder
Eén van de kerntaken van ProRail is het verdelen van de capaciteit op het spoor. Hierbij is het doel om te komen tot een conflictvrije dienstregeling, waarbij zoveel mogelijk aanvragen worden gehonoreerd. De capaciteitsverdeling, de dienstregeling en het onderhoudsrooster zijn in grote mate vergelijkbaar met die van voorgaand jaar. Het aantal aangevraagde en toegewezen treinritten, ongeveer 3,2 miljoen, blijft op hetzelfde niveau.

In december 2014 zijn het nieuwe station Nijmegen Goffert en het nieuwe keerspoor in Wijchen in gebruik genomen en gingen er meer treinen rijden tussen Nijmegen en Wijchen. Op trajecten waar doordeweeks in daluren één keer per uur werd gereden, verhoogde vervoerder NS de frequentie naar twee keer per uur. Ook rijdt NS op een aantal trajecten in de avond langer door. Vanaf de dienstregeling 2015 rijden elke nacht weer treinen van Amsterdam rechtstreeks naar Schiphol.

Verdeling van de capaciteit op het spoor

Ieder jaar in december gaat een nieuwe dienstregeling in. ProRail verdeelt de ruimte op het spoor onder tientallen vervoerders. Hoe gaat dat in zijn werk?





In het najaar van 2014 is ProRail in samenwerking met NS begonnen met het ontwerpen van een nieuwe dienstregelingstructuur voor de komende jaren, waarin de treindiensten op een aantal trajecten worden uitgebreid.

In 2015 wordt een aantal aanbestedingen afgerond, die invloed kunnen hebben op de treindienst in de periode vanaf de dienstregeling 2017. Voorbeelden zijn de concessie van Limburg, de concessie 'Zwolle-Enschede en Zwolle-Kampen' en de concessie voor de verbinding Bad Bentheim – Hengelo.

Spoorvernieuwing OV SAAL

ProRail maakt het spoor rond Almere, Lelystad en in het drukke Amsterdam klaar voor de toekomst. We doen dat met OV SAAL: Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad. Het doel is dat het aantal treinen in de loop van de komende jaren stijgt naar twaalf treinen per uur, ten opzichte van zes in 2010.

Het werk wordt met de dag zichtbaarder. In 2014 is gewerkt aan 17 projecten in Amsterdam, er zijn aannemers geselecteerd en een logistieke planning is opgesteld om in 2015 met het vernieuwingswerk in Almere te kunnen beginnen. In 2014 zijn we tevens gestart met de planstudie om in 2022 een knelpunt in Weesp op te lossen. Dit knooppunt is een belangrijke schakel in het vervoer tussen de Zuidas/Amsterdam Centraal en de Flevopolder/Gooi, en is noodzakelijk om het hoogfrequent spoorvervoer op deze trajecten mogelijk te maken. In ditzelfde verband worden ook werkzaamheden voorbereid voor aanpassingen aan het emplacement Naarden Bussum. Als in 2015 het knooppunt Riekerpolder wordt opgeleverd, wordt een belangrijk knelpunt voor treinen vanuit Amsterdam Centraal en vanuit Amsterdam Zuid naar Schiphol opgelost.

Terwijl OV SAAL de noordelijke Randstad beter bereikbaar maakt per trein, werkt Rijkswaterstaat in het project SAA aan de bereikbaarheid voor autoverkeer, met een verbreding van de snelwegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere (A9, A10 oost, A1 en A6). Rijkswaterstaat en ProRail zorgen er samen voor dat hinder tot een minimum wordt beperkt en dat de regio tijdens de bouwperiode bereikbaar blijft.

3e Spoor in Duitsland

In Duitsland wordt een 3e spoor aangelegd tussen Emmerich en Oberhausen, in aansluiting op de Betuweroute. Na oplevering van dit 3e spoor (in 2022) is een knelpunt in de doorstroom van de treinen weggenomen en neemt de capaciteit op de hele Betuweroute toe. Naar verwachting leidt dat tot een verdere reductie van het aantal goederentreinen op het gemengde net.

Door de bouwwerkzaamheden is er tussen 2015 en 2022 in de bouwperiodes minder capaciteit beschikbaar voor goederenvervoer op de grensovergang Emmerich van en naar de Betuweroute. In 2014 heeft de breed samengestelde Stuurgroep 3e Spoor onderzocht hoe het spoorgoederenvervoer zo goed mogelijk kan blijven rijden tijdens de bouw. Dat heeft tot maatregelen geleid, zoals alternatieve treinroutes en verhoging van de capaciteit op de Brabantroute.

Aan de Nederlandse zijde is op Kijfhoek en bij Zevenaar grens de ATB-beveiliging vervangen door ERTMS en is bij Zevenaar begonnen met het vervangen van de 1500 Voltstroomvoorziening door 25 kiloVolt-stroomvoorziening, die de komende jaren in werking wordt gesteld. Daarmee kunnen treinen op de voor de Nederlandse havens zo belangrijke corridor tussen de Maasvlakte en het Duitse



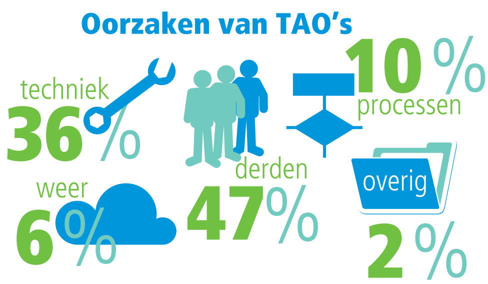
In het kort

achterland de landsgrens passeren zonder belemmering door verschillende beveiligingssystemen. Daardoor kunnen goedkopere locomotieven op deze corridor worden ingezet, hetgeen de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten goede zal komen.

Besluitvorming Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in 2014
De staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2014 besluiten genomen voor drie grote dossiers van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS):

- Amsterdam Centraal: spooraanpassing voor meer treincapaciteit en een betere transfer op het station
- GoederenZuidNederland: de aanleg van een nieuwe Zuidwestboog bij Meteren en verdiepte ligging van sporen bij Vught, waardoor er ruimte ontstaat voor extra reizigerstreinen
- GoederenOostNederland: gegeven de huidige inzichten voor het te verwerken goederenverkeer is de besluitvorming uitgesteld tot na 2020.

De genomen besluiten rond Amsterdam Centraal en GoederenZuidNederland leveren een belangrijke bijdrage aan het stimuleren van het hoogfrequent rijden van treinen. De spoorsector heeft in samenwerking deze besluitvorming voorbereid door inzet van werkateliers en scherpe sturing op de resultaten. De verdere uitwerking van PHS vindt plaats in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de vervoerders.





Stations- en spoorvernieuwing

In 2014 werd het 175-jarig bestaan van het Nederlandse spoor feestelijk gevierd. De tijd staat echter niet stil. Om aan de almaar groeiende behoefte aan spoorvervoer te voldoen, is gewerkt aan nieuwe stations in onder meer Arnhem, Breda, Den Haag, Amsterdam, Utrecht, Delft, Zwolle, Nijmegen, Eindhoven en Tilburg en aan spoorvernieuwing in onder meer Amsterdam, Utrecht en 's-Hertogenbosch. De totale investeringen in spoor en stations bedroegen bijna € 1 miljard.

Rotterdam Centraal geopend
Samen met Zijne Majesteit Koning Willem Alexander, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Rotterdam en NS hebben we op 13 maart 2014 het hypermoderne, internationaal toonaangevend Rotterdam Centraal geopend. Op dit station zijn alle vormen van openbaar vervoer aanwezig en er komen dagelijks zo'n 110.000 reizigers, net zoveel als op de luchthaven Schiphol. Door de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen (HSL Zuid) en de lightrailverbinding RandstadRail zal dat aantal naar verwachting groeien tot 320.000 reizigers per dag in 2025.

Utrecht Centraal wordt moderne OV-terminal
Met dagelijks 285.000 reizigers is station Utrecht Centraal hét spoorknooppunt van Nederland; de verwachting is dat er rond 2025 zo'n 360.000 reizigers per dag van het station gebruik maken. Daarom investeert ProRail (i.c. het ministerie van Infrastructuur en Milieu en gemeente) in deze regio in nieuwe stations, nieuw spoor en een hypermoderne verkeersleidingspost.

Sinds 2011 bouwen we station Utrecht Centraal om tot een moderne OV-terminal voor trein, bus en tram, met goede verbindingen naar de perrons. De perrons en de bijbehorende sporen 1, 2 en 3 zijn inmiddels gereed, een deel van de nieuwe centrale hal is opgeleverd en een deel van de perrons heeft nieuwe overkappingen: hiermee is vernieuwing van het station ruim voor de helft klaar.
We vernieuwen en stroomlijnen ook de sporen aan de zuid- en noordkant van het station. Eind 2016 is het meeste werk klaar. Dan kunnen reizigers comfortabel en makkelijk overstappen op het nieuwe station. Met meer treinen en een soepele doorstroming van het treinverkeer. Rond Utrecht Centraal 'ontvlechten' we de doorgaande spoorverbindingen door de sporen rechter te leggen en wissels weg te halen. Sporen, verbindingen en lijnen worden dan onafhankelijker van elkaar – en dat levert een punctueler en betrouwbaar spoor op en brengt lagere onderhoudskosten met zich mee.





Als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu werd in 2014 na een negendaagse buitendienststelling een mijlpaal bereikt. De goede samenwerking met NS en aannemers BAM Rail en VolkerRail, de inzet van 400 medewerkers dag en nacht en de 250 extra medewerkers van NS hebben ertoe geleid dat we gezamenlijk de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk hebben beperkt.

Campagne 'ProRail vernieuwt'

ProRail vernieuwt het spoor in Nederland. Door nieuw spoor en vernieuwde stations en een slimmere inrichting van de emplacementen wordt beter en meer treinverkeer mogelijk. Tijdens deze vernieuwingswerkzaamheden wordt het spoor deels of geheel buiten dienst gesteld. In 2014 vond dat meestal plaats rond de feestdagen in het voorjaar, tijdens de zomervakantie en de herfstvakantie.
We beseffen dat dit werk impact heeft op vervoerders, reizigers en verladers van goederen, en werken dan ook nauw samen met onder andere consumentenorganisaties om de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Tijdig en helder informeren
Met onze campagne 'ProRail Vernieuwt' willen we reizigers, vervoerders en andere betrokken partijen tijdig en helder informeren over hinder als gevolg van buitendienststellingen. We gebruiken een mix van communicatiemiddelen: posters, Rail TV op de stations, de website, sociale media en advertenties in landelijke en regionale kranten. Ook gaan we met partners op en rond het spoor in gesprek om de communicatie over buitendienststellingen verder te verbeteren. In 2014 voerden we bijvoorbeeld gesprekken met Schiphol, regionale vervoerders en gemeenten.

Op basis van de uitkomsten van de reizigersonderzoeken die we in 2014 hebben gehouden, scherpen we de campagne in 2015 verder aan. Zo zetten we mobile advertising in, waardoor op het station meer informatie beschikbaar komt via de smartphone. Ook gaan we voorafgaand aan de werkzaamheden een week lang een radiospot inzetten.

Veiligheid

In 2014 hebben wij op het gebied van veiligheid voortgang gemaakt. En zijn nieuwe stappen gezet om in de toekomst verdere verbeteringen mogelijk te maken, in bewustzijn, gedrag en systemen zoals de Veiligheidsladder. Bovendien hebben we initiatieven genomen om de samenleving meer bewust te maken van de risico's rond het spoor.

Door structurele en continue aandacht voor veiligheid is onze focus verschoven van 'wat kunnen we doen om de veiligheid te vergroten' naar 'hoe kunnen we onveiligheid voorkomen'. In 2014 heeft het Nederlands Certificatie Instituut (NCI) vastgesteld dat ProRail hoger scoort op het gebied van bewustwording, houding en gedrag rond veiligheid en op de veiligheidsladder gingen we van trede 2 naar 3.

Veilig reizen

ProRail zet voortdurend stappen die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid van het spoor.

	2012	2013	2014	Norm
Aantal roodseinpassages	155	152	100	140
Aantal roodseinpassage met gevaarpunt bereikt	60	39	22	45
Aantal botsingen trein-trein[1]	1	1	3	1
Aantal ontsporingen[2]	1	1	1	2

Aanpak roodseinpassages werpt vruchten af
ProRail en de vervoerders werken samen aan het steeds verder terugdringen van roodseinpassages en het risico op treinbotsingen. Het aantal seinen met een verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging (ATB-Vv) is verder uitgebreid (op ca 600 installaties) en op vrijwel alle installaties is ATB-Vv monitoring aangelegd. In 2014 zijn zowel het aantal roodseinpassages als het aandeel daarvan waarbij het gevaarpunt wordt bereikt aanzienlijk afgenomen. Diverse factoren hebben bijgedragen aan de afname van het aantal STS-passages, zoals conflictvrije plannen, hoge punctualiteit, ATB-Vv, dubbelsporig onderhoudsrooster. Daarnaast is eind 2014 ook een nieuw ICT-systeem geïntroduceerd dat landelijk een noodoproep naar alle treinen in de buurt genereert bij een roodseinpassage en de dreiging van een aanrijding.

Maatregelen na ernstig incident bij Hilversum
Begin 2014 ontspoorde een reizigerstrein bij Hilversum als gevolg van een defect wissel, waarbij twee reizigers lichtgewond raakten en het treinverkeer tussen Hilversum en Naarden-Bussum enkele dagen stil lag. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft na onderzoek haar bevindingen gepubliceerd; tevens heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ons onderzoeksrapport en de aanbevelingen van

1 Aantal botsingen trein-trein: Aantal botsingen trein-trein in jaar t met een schade van: > € 150.000 of dodelijke /zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Enkele vergelijkende cijfers wijken af van de presentatie vorig jaar vanwege nieuwe informatie ten aanzien van schadebedragen van een aantal veiligheidsincidenten.
2 Aantal ontsporingen in jaar t met een schade van: > € 150.000 of dodelijke / zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Enkele vergelijkende cijfers wijken af van de presentatie vorig jaar vanwege nieuwe informatie ten aanzien van schadebedragen van een aantal veiligheidsincidenten.

de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar de Tweede Kamer gestuurd. ProRail betreurt dit zeer ernstige incident in hoge mate en heeft direct maatregelen getroffen. Zo hebben we de 500 in Nederland aanwezige soortgelijke wissels extra gecontroleerd, het ontwerp van dit specifieke type wissel aangepast en tevens voorzien van een extra veiligheidsvoorziening. Ook is het toezicht op productie, aanleg en onderhoud van wissels aangescherpt.

Maatregelen na stilleggen treinverkeer Den Haag
Op 19 februari werd het treinverkeer in Den Haag en Rotterdam in de avondspits stilgelegd, met veel overlast voor de reizigers tot gevolg. Uit onderzoek door ILT en TNO bleek achteraf gezien dat de stillegging, ingegeven door een mogelijke overschrijding van de onderhoudsnormen, onnodig was en dat niet alle normen goed zijn beschreven. Ook zijn procedures niet goed gevolgd. ProRail trekt zich deze incidenten aan en trekt hier lessen uit. Er zijn daarom nieuwe, eenduidige normen ontwikkeld voor veilig onderhoud, die we in 2015 in gebruik nemen. Ook worden medewerkers beter getraind in het volgen van procedures. Stakeholders worden voortaan eerder en beter geïnformeerd.

Maatregelen na ontsporing goederentrein te Borne
Eind 2013 ontspoorde in Borne een wagon van een goederentrein door een gebroken wielband. Uit het onderzoek door ILT, dat in 2014 gepresenteerd werd, bleek dat de betreffende vervoerder onvoldoende gebruik heeft gemaakt van de beschikbare meetgegevens. In 2015 wordt de signalering van soortgelijke situaties verbeterd.

Verscherpt toezicht van de ILT grotendeels opgeheven
Het verscherpt toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) na de treinbotsing in 2013 bij Amsterdam Westerpark is in het verslagjaar grotendeels opgeheven. Het toezicht betreft alleen nog de planning van treinen door Verkeersleiding.

Vervoer gevaarlijke stoffen
Binnen het programma Gevaarlijke Stoffen coördineert ProRail de risicobeheersing van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Dat programma werpt vruchten af. Zo vindt de veiligheidsregio de aanwezige risicobeheersing op de emplacementen Moerdijk en Lage Zwaluwe voldoende. Hierdoor hoeft ProRail op deze emplacementen geen bedrijfsbrandweer in te richten. Begin 2014 is het Informatie Systeem Gevaarlijke Stoffen (IGS) in gebruik genomen. Met IGS levert ProRail bij een calamiteit alle relevante data binnen gemiddeld drie minuten aan de brandweer.

Veilig leven

Het spoor houdt Nederland bereikbaar en draagt bij aan de economische ontwikkeling van regio's. Maar hoe meer treinen er rijden, hoe groter ook de impact op de omgeving: een trein die op volle snelheid rijdt, kan een risico zijn. We willen de samenleving bewuster maken van de risico's rond het spoor. Onze doelstelling voor 2015 is een halvering van het aantal vermijdbare ongevallen op overwegen en langs het spoor ten opzichte van 2011.

	2012	2013	2014	Norm
Aantal aanrijdingen op overwegen	38	36	23	30
Aantal aanrijdingen op overwegen met dodelijke afloop	14	14	7	-
Aantal suïcides met dodelijke afloop	203	198	192	-
Poging suïcides met afloop zwaar gewond	17	13	11	-

'Hou het veilig'
De afgelopen jaren heeft ProRail verschillende campagnes en onderwijsactiviteiten ontwikkeld om veiligheid rondom het spoor te beïnvloeden en te verbeteren. ProRail neemt regelmatig maatregelen, zoals extra hekwerken, inspecties door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) en anti-loopmatten op plekken waar vaak spoorlopers zijn. Ook doet ProRail een appèl op het publiek om veilig gedrag te vertonen rondom het spoor. In 2014 is gewerkt met de overkoepelende boodschap 'Hou het veilig' op meerdere momenten en bij verschillende doelgroepen (spoorlopers, overweggebruikers en onderwijs). Onveilig gedrag rondom het spoor, bewust of onbewust, is levensgevaarlijk voor de personen in kwestie en veroorzaakt verstoringen van het treinverkeer met kostbare financiële impact.

Spoorloperscampagne 2014
ProRail heeft in 2013 een nieuwe spoorloperscampagne gelanceerd om mensen bewust te maken van het 'sneeuwbaleffect' van spoorlopen: 'Help vertraging voorkomen… Loop niet langs het spoor.' In 2014 is dezelfde campagne herhaald. Daarnaast zijn nieuwe maatregelen ingezet, zoals de pilot met het 24-uurs toezicht met camera's op tientallen 'hotspots' vanuit de meldkamer. In 2014 hebben machinisten bijna 3.000 meldingen van spoorlopers gedaan en er zijn vijf aanrijdingen geweest.

Voorlichting op scholen
ProRail biedt basisscholen (groep 7 en 8) en middelbare scholen de mogelijkheid om het lespakket PazzUp te bestellen. Als aanvulling hierop kunnen scholen een gastdocent van ProRail uitnodigen. Deze gastdocent gaat het gesprek aan over onveilig gedrag bij het spoor. En er zijn op 33 scholen 167 gastlessen gegeven, voor 3.567 leerlingen. Zowel het pakket als de gastlessen worden hoog gewaardeerd door scholen, blijkt uit de evaluaties. In 2014 hebben 54 basisscholen het lespakket PazzUp Junior besteld voor 6.075 leerlingen. Daarnaast vroegen 30 middelbare scholen voor 3.420 leerlingen het lespakket Pazzup aan.

In 2014 is het lespakket PazzUp bekroond met de Europese Comenius EduMedia Medaille, een onderscheiding voor educatieve producten die pedagogisch, inhoudelijk of in vorm vernieuwend zijn. De jury sprak haar waardering uit voor het feit dat de vormgeving en inhoud van het lespakket goed aansluiten bij de doelgroep. Ook vonden zij dat ProRail een relevant onderwerp als spoorveiligheid op een natuurlijke manier ter sprake brengt en afwisselende werkvormen aanbiedt in dit complete pakket.

Preventie van suïcide op het spoor
Suïcide op het spoor is buitengewoon ingrijpend voor nabestaanden, spoormedewerkers, reizigers en hulpdiensten. In 2014 vonden 192 (2013: 198) zelfdodingen met fatale afloop op het spoor plaats. Opvallend is dat het totaal aantal suïcides in Nederland sinds 2008 met gemiddeld 5% per jaar stijgt, terwijl het aantal op het spoor een licht dalende tendens vertoont.

Ook in 2014 hebben we preventieve maatregelen genomen. Op 12 locaties hebben we hekwerken geplaatst, beplanting gekapt en schrikverlichting en 113 online-bebording aangebracht. Daarnaast is een aaneengesloten gebied van 50 km spoor met dezelfde maatregelen aangepakt. In 2017 kunnen we bepalen wat de effectiviteit van deze aanpak is. In 2014 zijn voor het eerst op 74 locaties ook anti-loopmatten toegepast om betreding van het spoor via een overweg te bemoeilijken.

In 2014 is de samenwerking met vervoerders, wetenschappelijke organisaties, instellingen voor geestelijke gezondheid en hulpdienst 113 online voortgezet. ProRail draagt vanaf 2014 ook bij aan de Landelijke Agenda Suïcidepreventie van een groot aantal partijen onder leiding van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Het internationale programma Restrail heeft met actieve inbreng van ProRail een Europese toolbox ter reductie van suïcides en spoorlopers afgerond. Hierin staan alle technische en niet-technische maatregelen die worden toegepast met (voor zover bekend) de kosten, baten en effectiviteit. Zinvolle nieuwe maatregelen worden op basis van de toolbox geïdentificeerd en getest.

In Japan wordt blauw licht toegepast op stations en perroneinden vanwege het kalmerende effect op geagiteerde en geobsedeerde mensen, zoals suïcidale mensen. In 2014 is een project met de toepassing van Blauw Licht uitgewerkt, dat naar verwachting in 2015 op vier locaties wordt uitgevoerd om te onderzoeken of het effect heeft.

Veilig werken

Na een audit door het Nederlands Certificatie Instituut (NCI) is in 2014 vastgesteld dat ProRail een duidelijk stijgende lijn toont in bewustwording, houding en gedrag rond veiligheid. Dit werd beloond met het behalen van trede 3 op de Veiligheidsladder. In 2015 wil ProRail



opnieuw voortgang boeken en doorgroeien naar een nog meer proactieve veiligheidscultuur, mede op basis van een duidelijke voorbeeldrol vervuld door het management.

Nieuwe veiligheidsvergunning
Halverwege 2014 kreeg ProRail van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een nieuwe veiligheidsvergunning uitgereikt. ProRail heeft de wijze van omgaan met veiligheid flink aangescherpt en verbeterd, mede vanwege nieuwe Europese regels die gelden voor alle infrabeheerders. Volgens ILT leren we structureel van veiligheidsincidenten, verdelen we eenduidiger verantwoordelijkheden en hebben we duidelijkere procedures. ProRail heeft daarmee het zogenoemde ‘Veiligheid Management Systeem’ goed op de rit.

Veiligheid naar hogere trede
Met de in 2011 geïntroduceerde Veiligheidsladder, die in 2013 ook is ingevoerd bij spoor- en onderhoudsaannemers, ingenieursbureaus, kabel- en boorbedrijven en werkplek-



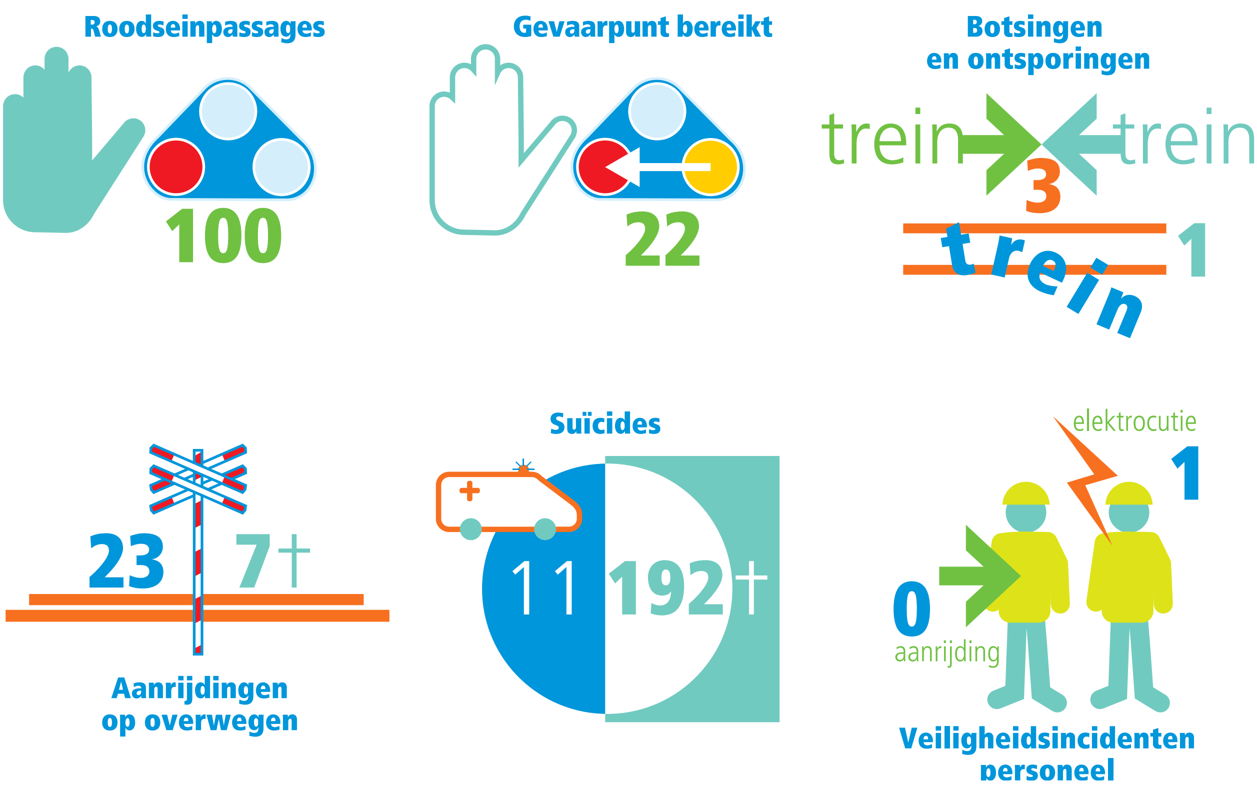


beveiligings-bedrijven, stimuleren we onszelf en onze spoorpartners om bewust veilig te werken. Hoe meer verantwoordelijkheid, reflectie en investeringen in veiligheid aantoonbaar onderdeel zijn van de organisatie, des te hoger de score. Naarmate een bedrijf hoger op de veiligheidsladder komt, krijgt het een gunningsvoordeel bij onze aanbestedingen. Dit voordeel kan oplopen tot 10 procent. De treden van de Veiligheidsladder lopen van 1 tot 5.

Nadat in 2013 de eerste certificaten werden uitgereikt, behaalden in 2014 OV SAAL Zuidtak West en OV SAAL Zuidtak Oost respectievelijk de treden 3 en 4. Zuidtak West bemachtigde daarmee als eerste project een plek op deze ladder waar voordien alleen bedrijven op voorkwamen. Zuidtak Oost is de eerste organisatie in Nederland die trede 4 van de Veiligheidsladder wist te bereiken.

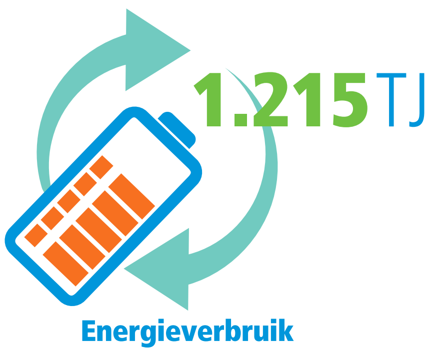
Veiligheidsincidenten
In 2014 heeft één keer een elektrocutie plaats gevonden en waren er geen aanrijdingen met personeel.

	2012	2013	2014	Norm
Aantal aanrijdingen personeel	1	0	0	0
Aantal elektrocuties van personeel	0	0	1	0





In het kort





Omgeving

Hoe brengen we de aanhoudende behoefte aan meer vervoer per spoor in evenwicht met de geluidshinder die mogelijk voor omwonenden kan ontstaan? Technische voortgang en inspanningen samen met vervoerders hebben er mede voor gezorgd dat ProRail in 2014 voldaan heeft aan de wettelijk bepaalde zorgplicht.

Geluid en trillingen

Werkzaamheden en treinen kunnen hinder voor omwonenden veroorzaken. ProRail doet het nodige om hinder van geluid, trillingen en bouw tot een minimum te beperken, zodat iedereen prettig kan wonen en werken in de buurt van het spoor, ook als wij bezig zijn met onderhoud en vernieuwingen.

In 2014 heeft ProRail voor het eerst sinds de nieuwe geluidwetgeving van kracht is geworden een verslag over de naleving van de geluidproductieplafonds (gpp's) aan de Staatssecretaris verstuurd. In dit verslag legt ProRail verantwoording af over de naleving van de gpp's in het kalenderjaar 2013. Op 98% van de 57.050 referentiepunten bleef in 2013 de geluidproductie binnen de wettelijke gpp's.

Voor de 2% van de gpp's waaraan niet is voldaan, zijn, in overleg met het bevoegd gezag, adequate beheersmaatregelen genomen. Meer informatie over de gpp's is te vinden in het nalevingsverslag op www.geluidspoor.nl, alwaar binnen het toepasselijk wettelijk geluidkader formeel verantwoording door ProRail afgelegd wordt.

In 2014 is het programmaplan voor het Meerjarenprogramma Geluid (MJPG) goedgekeurd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft tevens in 2014 subsidie toegekend voor de volgende fase van het MJPG waarin de geluidsaneringsplannen worden opgesteld. Dit betekent dat het MJPG in 2015 kan beginnen met de akoestische onderzoeken en alle andere werkzaamheden die nodig zijn om voor 2021 alle geluidsaneringsplannen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu in te dienen.

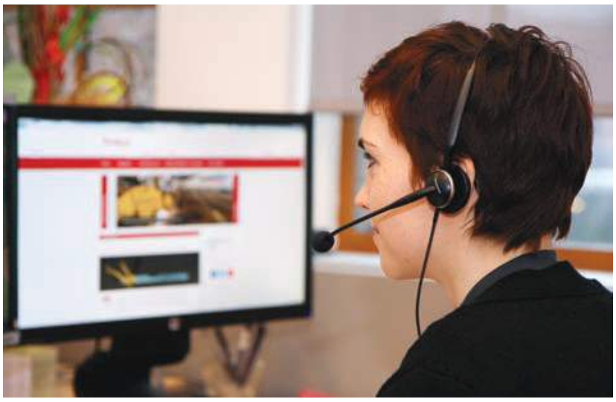
In het kader van het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE) zijn in 2014 voor vier emplacementen (Almelo, Hengelo, Onnen en Zutphen) geluidschermen opgeleverd. Al eerder zijn in het kader van UPGE op diverse emplacementen spoorstaafconditioneringssystemen aangelegd, sporen voegloos gemaakt en zijn naastgelegen woningen die daar voor in aanmerking kwamen voorzien van gevelmaatregelen.

In 2014 heeft ProRail met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers € 1,25 miljoen bijgedragen aan de ombouw van 87 intercitytreinstellen (ICM-III) van NS en € 1 miljoen voor de ombouw van lawaaiige goederenwagens en het rijden met geheel stille goederentreinen.

In het kader van het meerjarenplan duurzaamheid is in 2014 de *serious game* 'Spoorvernieuwing in Spoordijk' ontwikkeld. Aan de hand van deze game krijgen projectteams meer inzicht in de maatregelen die ze kunnen nemen om klachten over geluid- en trillingsoverlast tijdens bouwwerkzaamheden te voorkomen. Meer informatie: www.geluidspoor.nl.

In contact met het publiek

Een open oog en oor voor wensen en klachten is essentieel voor ons spoorbedrijf dat midden in de maatschappij staat. We zijn via diverse kanalen benaderbaar en zijn er in geslaagd de klanttevredenheid van het publiek te verbeteren van 7,6 in 2013 naar 7,8 in 2014.



ProRail is via onze afdeling Publiekscontacten 24/7 via internet en een gratis telefoonnummer bereikbaar voor vragen en klachten. Afgelopen jaar heeft het team Publiekscontacten bijna 8.500 meldingen en vragen geregistreerd en afgehandeld. Veelvoorkomende meldingen waren:

- Verzoeken om informatie over onze bedrijfsvoering, zoals vragen over werkzaamheden, stationsoutillage, de werking van het spoor en de bedrijfsprocessen binnen ProRail.
- Vragen over storingen en defecten aan het spoor, in de omgeving van het spoor en op/of rond de stations, zoals stilstaande roltrappen en defecte liften op stations, defecte hekken en openstaande hekken/vluchtdeuren in de buurt van het spoor en storingen aan de overweg.
- Meldingen over geluidhinder door werken aan het spoor, in de spooromgeving of bij een van onze stations.

Na de verdere professionalisering in 2013 van de afdeling Publiekscontacten lag in 2014 de nadruk op de verdere versnelling van het afhandelproces van complexe meldingen, de verbetering van de werkprocessen en meer externe communicatie over het gratis ProRail-telefoonnummer.

Innovaties en vernieuwingen

Als spoorbeheerder hebben wij voortdurend te maken met complexe vraagstukken rond infrastructuur en logistiek. Intensieve samenwerking met marktpartijen in vervoer, bouw en wetenschap leidt tot slimme oplossingen.

Vakmensen en samenwerking
Het beheer van het spoornetwerk in Nederland is belangrijk en omvangrijk. We zoeken continu naar nieuwe, slimme, duurzame oplossingen om het spoor veiliger, duurzamer, beter toegankelijk en kostenefficiënter te maken. Daarom bundelen we onze krachten met vakmensen op het gebied van logistiek en spoorinfrastructuur. Onze partners daarbij zijn vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, universiteiten en kennisinstituten.

Kennis en innovatie
ProRail zoekt naar hoogwaardige en innovatieve oplossingen voor onze logistieke en infrastructurele uitdagingen. We verbinden ónze kennis met de kennis in de markt en van partners. Dat doen we binnen samenwerkingsverbanden zoals onze allianties met RWS, TU Delft en TNO. Met onze collega-infrabeheerders werken we samen en delen we kennis binnen het samenwerkingsverband Next Generation Infra. Op 20 mei 2014 hebben ProRail, RWS, Havenbedrijf Rotterdam, Alliander, Vitens en TU Delft, in bijzijn van Minister Schultz van Haegen, getekend voor samenwerking.

Spoor en wetenschap
Om te vernieuwen werken we samen met de wetenschap. Naast kortlopende projecten loopt er sinds 2012 het programma ExploRail. In dit vierjarig programma doen 20 promovendi van verschillende universiteiten onderzoek naar het voorkómen en snel en effectief oplossen van spoorverstoringen. Centraal staan de onderzoeksthema's 'zelfdenkend spoor' en 'whole system performance'. Sinds 2012 financiert ProRail de Leerstoel Railbouwkunde aan de TU Delft en sinds 2013 is de samenwerking met TU Delft via een alliantiecontract verder uitgebreid.

Loket voor ideeën
ProRail staat open voor ideeën van marktpartijen, zoals aannemers en ingenieursbureaus. In 2014 kregen acht initiatieven rond treinbeveiliging en het controleren van spoorsystemen en bovenleidingen de kans om zich verder te ontwikkelen. Een van de ideeën is het idee van Movares voor een 'spoortrap', waar wandelaars en fietsers veilig van gebruik kunnen maken.

Spelenderwijs
ProRail past *serious gaming* toe om processen in de spoorketen in een veilige omgeving na te bootsen en te toetsen. De uitkomsten worden gebruikt om besluiten te ondersteunen en bij training, opleiding en voorlichting. In 2014 zijn goede resultaten geboekt voor het project Doorstroom Station Utrecht (DSSU), waarin sporen worden vernieuwd en ontvlochten en dat ook veranderingen voor de treinverkeersleiding meebrengt. Treindienstleiders worden met simulaties getraind voor de ingebruikname van DSSU in



2017. In 2014 heeft ook de Vaste Kamercommissie Spoor kennis kunnen maken met deze benadering en hebben Kamerleden in een spel ervaren hoe het plannen van een buitendienststelling in zijn werk gaat en welke gevolgen beslissingen hebben voor betrokkenen.

RouteLint wint spoor-Oscar
De gezamenlijk met NS ontwikkelde innovatie Routelint won in 2014 de Jan van Stappen Spoorprijs, een prijs voor medewerkers die een bijzondere prestatie hebben geleverd aan de kwaliteitsverbetering van de dienstverlening aan de reiziger. RouteLint voorziet machinisten van extra informatie in de cabine om veiliger te rijden. Dit, gecombineerd met wegbekendheid en vakmanschap, zorgt er voor dat de machinisten hun snelheid kunnen aanpassen wanneer de situatie daarom vraagt en er zo min mogelijk voor een rood sein gestopt hoeft te worden. Bijkomend voordeel hiervan is dat de machinist minder energie verbruikt. Reizen wordt daarmee veiliger, duurzamer, beter op tijd en comfortabeler.

Sneller met de Afteller
Op de drukste delen van het spoorwegnet telt elke seconde. Op de stations Hilversum en Hilversum Sportpark hebben ProRail en NS getest of conducteurs beter ondersteund worden in het stipt op tijd vertrekken door gebruik te maken van een afteller. Daarnaast wordt getest of hiermee ook de wachttijd voor weggebruikers bij de overweg naast het station korter wordt, wat de doorstroming en de veiligheid verbetert. De eerste resultaten zijn positief en in 2015 zal besloten worden over de vervolgstappen.

Duurzaam spoor

Milieubewustzijn en duurzaamheid zijn belangrijk voor ProRail. We werken aan een zo groen mogelijk spoor en gaan zuinig om met energie en grondstoffen. We hebben milieubeleid ontwikkeld om de natuur en het landschap te versterken en het spoor duurzaam in de omgeving in te passen.

Werken aan duurzaamheid
Onze doelstellingen voor 2020 zijn:
- 30% energie-efficiency ten opzichte van 2005
- 100% duurzame energie gebruiken
- verlaging van de CO_2-uitstoot in de spoorketen met 65 kiloton (dat is ongeveer gelijk aan de totale voetafdruk van ProRail).

Onze doelstellingen voor 2015 zijn:
- niveau 5 van de CO_2-prestatieladder
- hoogste niveau van transparante verslaggeving volgens het *Global Reporting Initiative* (GRI)

Daarnaast wil ProRail het spoor beter inpassen in natuur en landschap en ons gebruik van grondstoffen beperken. ProRail ontwikkelt zich richting een duurzame organisatie, waarin deze verschillende duurzaamheidsdoelen in het reguliere werk worden meegenomen.

Duurzaam reizen

Ruim 30% van ons energieverbruik betreft de stations en ongeveer de helft daarvan is voor verlichting. ProRail beheert zo'n 200.000 armaturen. Efficiënt inzetten van onze verlichting krijgt de komende jaren veel aandacht: alleen verlichting waar en wanneer het nodig is, en dan zo energiezuinig mogelijk.

	2012	2013	2014*
Energieverbruik (in TJ)	1.028	1.121	1.215
CO_2-voetafdruk (in KT)	28,8	19,2	12,5

* De verantwoorde getallen voor 2014 zijn deels ingeschat op basis van voorlopige gegevens.

Energie-efficiëncy
ProRail heeft zich ten doel gesteld om 30% energie-efficienter te worden tussen 2005 en 2020. Hiervan willen we een deel halen binnen de processen van ProRail, en een deel door energiebesparing in de spoorketen.

In 2014 is een betere aansturing van de wisselverwarming doorgevoerd, wat het aantal branduren zal beperken. Daarnaast is er sterk ingezet op het verbeteren van het inzicht in energieverbruik.

100% duurzame energie
Met 1,2 miljoen reizen per dag is het spoor een van de grootste elektriciteitsverbruikers van Nederland. In 2015

kopen we net als in 2014 Nederlandse windenergie in, daarmee hebben we het energieverbruik van ProRail voor ruim 85% verduurzaamd. Via inkoopcombinatie VIVENS hebben ProRail, NS en andere vervoerders een contract afgesloten met ENECO dat er voor zorgt dat vanaf 2018 de trein volledig op windenergie rijdt. Daarmee wordt de CO_2-voetafdruk van de spoorsector enorm teruggebracht. Op deze manier is ongeveer 25% van het elektriciteitsverbruik van ProRail ook voor de lange termijn verduurzaamd. De volgende stap is het duurzaam inkopen van het gas dat ProRail verbruikt.

CO_2 in de keten
CO_2 besparen in de keten gebeurt door het besparen van energie, het inkopen of opwekken van duurzame energie en het verminderen van materiaalgebruik.

Duurzaam leven

Natuur en landschap
De activiteiten van ProRail hebben invloed op de omgeving. Het spoor is ermee verweven en maakt er deel van uit. Zo is het spoor ook het leefgebied van diverse planten en dieren. Door de aanleg van spoorlijnen zijn natuurgebieden van elkaar gescheiden en geïsoleerd geraakt. Spoorlijnen en wegen zijn onneembare barrières en dieren en planten zijn opgesloten geraakt in onnatuurlijk kleine leefgebieden, waardoor ze soms lokaal uitsterven. Het terugbrengen van de nadelige effecten op flora en fauna in de directe omgeving van het spoor is onderdeel van de duurzame ambities van ProRail.

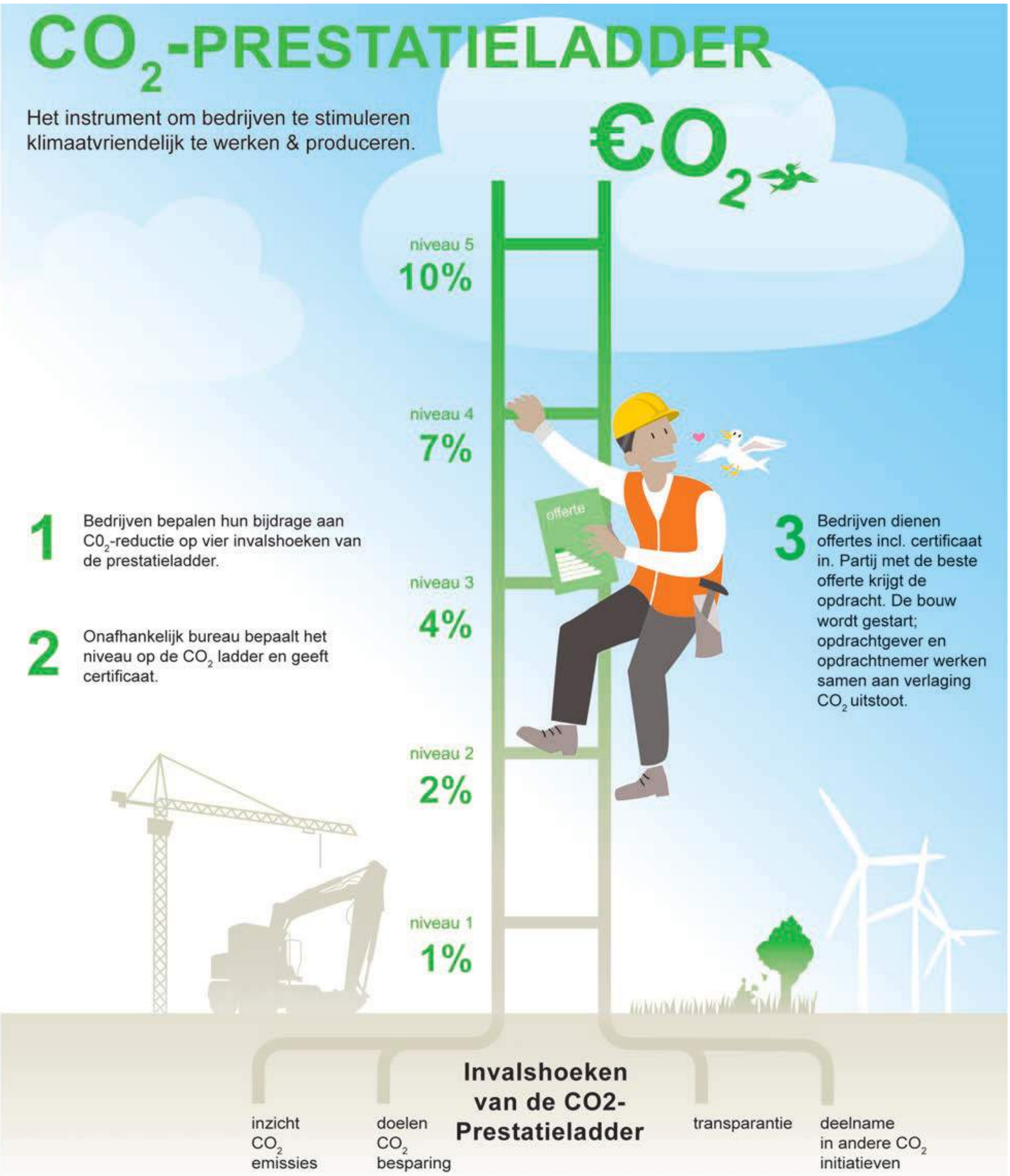
Binnen het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) verbinden we natuurgebieden die in de loop der jaren versnipperd zijn geraakt. In 2004 gaven de ministers van het toenmalige Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie gezamenlijk opdracht tot dit programma. De vastgestelde knelpunten moeten in 2018 zijn opgelost. De faunapassages moeten ervoor zorgen dat reeën, dassen, vossen en allerlei andere dieren veilig kunnen oversteken. ProRail legt in totaal dertien ecoducten aan en bijna honderd kleine faunapassages in de vorm van buizen onder het spoor en looprichels aan bestaande onderdoorgangen.

In 2014 is natuurbrug Weerterbergen in Weert feestelijk geopend. Daarnaast zijn we in het zuiden van het land begonnen met de aanleg van de kleine faunavoorzieningen. Binnen het MJPO- programma heeft 2014 vooral in het teken gestaan van voorbereiding voor het laatste cluster ecoducten: in Hilversum, Zandvoort, Best/Oirschot, Barneveld en Nijverdal. Ook werd de aanleg van veel kleine faunavoorzieningen voorbereid om dieren een handje te helpen. Te denken valt aan een bijenhotel, een broeihoop, een vleermuisverblijf, het groen inrichten van een restpuntje grond. Om hier meer aandacht voor te vragen en het belang hiervan te onderstrepen, is in 2014 een bijenhotel geplaatst bij het hoofdkantoor van ProRail, het OCCR en het regiokantoor in Amsterdam.



Duurzaam werken

CO_2-Prestatieladder
De door ProRail ontwikkelde CO_2-Prestatieladder is een groot succes. Hoe meer een bedrijf zich inspant om CO_2-uitstoot te verminderen, hoe hoger de positie op de uit vijf treden bestaande ladder en hoe meer kans op werk in de bouwsector. In 2011 hebben wij de CO_2-Prestatieladder overgedragen aan de stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO), zodat de ladder ook in andere sectoren kan worden ingezet. Inmiddels werken er meer dan vijfhonderd bedrijven mee. ProRail had de ambitie om zelf in 2015 de stap van de vierde naar de vijfde trede van de ladder te maken. Deze ambitie is eind 2014 al verwezenlijkt, door certificering op niveau 5.



Circulair materiaalgebruik
In 2014 hebben ProRail, Royal Haskoning DHV, BAM, Railpro en ASSET Rail, mede op basis van de door TNO ontwikkelde Visie op Circulair Spoor, de krachten gebundeld voor het hergebruik van grondstoffen en materialen. De partijen gaan binnen de grondstofintensieve spoorsector zoveel mogelijk werken op basis van de uitgangspunten van de circulaire economie. Daarbij draait het met name om de reductie en het hergebruik van grondstoffen en producten. Ook worden gezamenlijk producten ontwikkeld die minder materiaal bevatten, een langere levensduur hebben en na vervanging volledig herbruikbaar zijn. Naar verwachting kan met deze aanpak jaarlijks een structurele besparing van € 15-35 miljoen worden gerealiseerd en kan de CO_2-uitstoot worden teruggedrongen. In de loop van 2015 zullen de eerste resultaten worden gepubliceerd, ook met het doel om de gehele spoorwegsector te enthousiasmeren voor de transitie naar circulair spoor.

ProRail heeft zich in 2014 aangesloten bij de Green deal Circulair Inkopen. Met 27 andere partijen spreken wij af via ons inkoopbeleid grondstoffengebruik terug te dringen.
In het kader hiervan zijn twee pilots gestart: de inkoop van vloerbedekking en meubilair voor de nieuwe verkeersleidingpost Utrecht.

Groene tunnel
Door het ontwerpen van een tunnel met een kleinere CO_2-belasting konden aannemers gunningsvoordeel krijgen bij de aanbesteding van het project Bunnik. Dit was onderdeel van de geïntegreerde duurzame aanpak van het project. Bij de bouw van de tunnel wordt gebruik gemaakt van waterglasinjectie in plaats van onderwaterbeton–waarvoor minder grondstoffen nodig zijn–en wordt er energiezuinige verlichting aangebracht.

Materialenmarkt
In 2014 is een initiatief gestart om binnen ProRail via een website informatie uit te wisselen over materialen die vrijkomen in projecten. Daarmee bevorderen we het hergebruik van materiaal. Wat in het ene project over is, kan mogelijk in een ander project worden toegepast.
De website is sinds oktober beschikbaar en de eerste matches zijn inmiddels gemaakt. De CO_2-belasting van projecten wordt hiermee verder verminderd.

Onderscheiding voor Aanpak Duurzaam GWW
ProRail heeft in juni 2013 de Green Deal Duurzaam GWW (Grond-Weg-Waterbouw) ondertekend, een samenwerkingsverband tussen overheidsopdrachtgevers, marktpartijen en kennisinstituten met als doel een geharmoniseerde methode om de projecten structureel op duurzame wijze te ontwikkelen. In 2014 ontving deze Green Deal de *Green Deal Runner Up Award*. Dit is een aanmoedigingsprijs voor veelbelovende lopende Green Deals die bijzondere prestaties laten zien op het gebied van samenwerking, durf en vernieuwing.

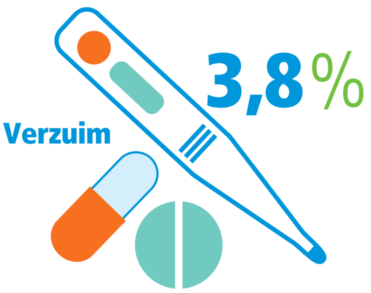
De aanpak Duurzaam GWW is een procesaanpak met een instrumentarium dat gericht is op het concretiseren van duurzaamheidskansen in verschillende fases van projecten. In 2014 heeft ProRail de aanpak voor Duurzaam GWW beproefd in acht pilotprojecten en is op basis van de positieve ervaringen besloten om deze aanpak vaker toe te passen. In 2015 wordt dit gedaan in 20-25 spoorinfra- en stationsprojecten.

Dag van de Duurzaamheid
Ook extern laten we zien dat ProRail duurzaamheid serieus neemt. Samen met NS, de Hogeschool Utrecht en andere stakeholders hebben we rond de Dag van de Duurzaamheid een en ander georganiseerd op Utrecht Centraal: een posterserie op de perrons, een stadsdebat in de stationshal en een circulair atelier waarin van spoorafval kunst werd gemaakt. Ook werd de Green Business Club Utrecht opgericht, een initiatief waarbij een aantal bedrijven en de gemeente Utrecht zich gezamenlijk inzetten om het stationsgebied van ProRail verder te verduurzamen. http://www.greenbusinessclub.nl/nl/news/gbc-utrecht-centraal-kan-aan-de-slag

Milieuovertredingen
Zowel het aantal sancties (boetes, dwangsommen, strafrechtelijke onderzoeken) als het aantal overtredingen dat tijdens inspecties wordt geconstateerd door bevoegd gezag daalt over de afgelopen drie jaren. Afgelopen jaar is tijdens een groot aantal locatiebezoeken het gesprek gevoerd over de wijze waarop naleving van de vergunningvoorschriften is geborgd. Dit heeft geresulteerd in een groter milieubewustzijn en verantwoordelijkheidsbesef en de bereidheid (en soms al concrete initiatieven) om de prestaties te verbeteren.

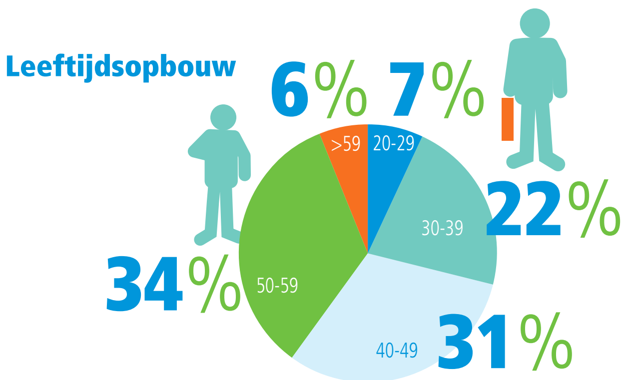


In het kort


Verzuim
3,8%


Aantal vrouwen
in de top-80
22


Instroom
medewerkers <40 jaar
86%


Leeftijdsopbouw
6%
7%
>59
20-29
30-39
22%
34%
50-59
40-49
31%

Medewerkers

De prestaties van elke organisatie staan of vallen met het vakmanschap van de medewerkers. Daarom steken wij veel energie in opleidingen en persoonlijke ontwikkeling, doorstroming naar nieuwe uitdagingen en leiderschapsontwikkeling. De effecten van de taakstelling zijn voelbaar.

Een betrokken werkgever

Werk blijven maken van de verbetering van het spoor in Nederland binnen een beperkte financiële ruimte is een van onze grootste uitdagingen. Ook voor ons geldt: meer doen met minder. Besparingen leiden tot een verlies aan arbeidsplaatsen, maar ProRail spant zich maximaal in om desbetreffende medewerkers van werk naar werk te begeleiden.

Taakstelling
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ProRail opgelegd om ruim € 48 miljoen per jaar te bezuinigen op de apparaatskosten. In 2013 en 2014 is reeds een deel van de besparing gehaald. De rest van de besparing zal gerealiseerd worden in de jaren 2015 tot en met 2018. Hierbij komen in totaal 523 arbeidsplaatsen te vervallen. ProRail zal zich maximaal inzetten om dit via natuurlijk verloop te laten gebeuren en om medewerkers die hun baan verliezen te herplaatsen. Dit wordt vooral bereikt door veel aandacht voor het stimuleren van (interne) mobiliteit. Hiertoe wordt onder andere een aantal opleidingsplaatsen gecreëerd voor functies, die voor ProRail van cruciaal belang zijn. Ook de inzet van inhuurkrachten wordt beperkt. Met de realisatie van de taakstelling realiseert ProRail een efficiencyslag. Zo is er gekeken hoe het werk met bijvoorbeeld minder dubbellingen en herwerk kan worden gedaan, waardoor het werk daadwerkelijk met minder mensen kan worden uitgevoerd. Het uitgangspunt is dat de operationele prestaties op peil moeten blijven. De komende jaren zal ProRail dat monitoren en waar nodig bijsturen.
Foto: Medewerkers op het OCCR (ref nr: 2715)

Duurzame inzetbaarheid en mobiliteit
Onze veranderende organisatie en maatschappij vereisen van de medewerkers flexibiliteit en inzetbaarheid op langere termijn. Thema's zoals persoonlijke ontwikkeling, mobiliteit en duurzame inzetbaarheid krijgen daarom ruim aandacht. Ons uitgangspunt is dat duurzame inzetbaarheid het resultaat is van gezonde, gemotiveerde en goed functionerende medewerkers en dat de weg hier naartoe een gezamenlijke verantwoordelijkheid is.

Medewerkerstevredenheid licht afgenomen
Het tweejaarlijkse onderzoek naar de medewerkerstevredenheid (SKOOP) kwam uit op een score van 7,1 ten opzichte van 7,5 in 2012. De respons was hoog met 74,1%. Er was vergeleken met 2012 een lagere waardering voor werkbeleving, de thema's betrokkenheid en bevlogen-

heid, ontwikkelingsmogelijkheden en organisatie (baanzekerheid, vertrouwen in de leiding van de organisatie, open staan voor afwijkende meningen). Thema's waar managers en medewerkers de komende tijd mee aan de slag gaan, zijn onder meer betrokkenheid, bevlogenheid en persoonlijke ontwikkelingsmogelijkheden. Het onderzoek liet goede scores zien bij rolduidelijkheid, resultaatgericht werken en directe collega's.

Loopbaancentrum in bedrijf
2014 was het eerste jaar waarin het Loopbaancentrum volledig in bedrijf was. Dit centrum biedt een aantal diensten, variërend van intern loopbaanadvies tot van-werk-naar-werk-begeleiding voor boventalligen. In het verslagjaar hebben ruim 60 medewerkers een individueel loopbaantraject doorlopen en zo'n 200 medewerkers namen deel aan de training 'Goed voorbereid naar je volgende baan!'. Voor zeven verschillende bedrijfsonderdelen zijn programma's rond duurzame inzetbaarheid uitgevoerd. De Flexpool ontving ruim 30 aanvragen voor tijdelijke werkzaamheden; 20 daarvan zijn direct via het Loopbaancentrum ingevuld. De overige aanvragen zijn ingetrokken of ingevuld door kandidaten van externe netwerkpartners. Via Matchpoint zijn zeven boventallige medewerkers uitgestroomd.

Meldingen vertrouwenspersonen
ProRail streeft naar een klimaat waarin medewerkers en managers zich vrij voelen om zaken aan te kaarten die onder de Regeling Vermoede Misstanden vallen.
De vertrouwenspersonen Integriteit worden hierover geconsulteerd en vervolgens vindt melding plaats bij de president-directeur, die waar nodig maatregelen neemt.
In 2014 is naar aanleiding van enkele meldingen actie ondernomen. Voor medewerkers die te maken hebben met ongewenst gedrag zoals (seksuele) intimidatie of pesten, is het mogelijk om te rade te gaan bij onze vertrouwenspersonen of een zaak voor te leggen bij de Klachtencommissie Ongewenst Gedrag. De Klachtencommissie heeft in 2014 geen zaken behandeld.

Young ProRail 10 jaar
In 2014 vierde de personeelsvereniging voor ProRail-medewerkers tot 35 jaar haar tienjarig bestaan. In het verslagjaar waren er veel activiteiten rond kennisdeling, persoonlijke ontwikkeling, verandermanagement en samenwerking. In 2015 vindt de tweejaarlijkse buitenlandreis plaats.

Traineeprogramma's voortgezet
In 2014 heeft ProRail het management-, finance- en technisch traineeshipprogramma voortgezet. Gezien de huidige bezetting van managementfuncties en de toekomstige vervangingsvraag is het zwaartepunt in 2014 verschoven van het management- naar het technisch traineeprogramma. Van de vijftien traineeplekken zijn er tien bestemd voor technisch trainees. In 2014 hebben vijf trainees het programma afgerond en een functie gevonden binnen de organisatie.

Indicatoren

Verzuim laag gebleven
In de eerste drie kwartalen van 2014 bleef het ziekteverzuim licht onder de 3,7% van 2013. In het laatste kwartaal van 2014 tekende zich echter een stijging af, waardoor het verzuimcijfer 2014 op hetzelfde niveau uitkwam als voorgaand jaar.

De afgelopen jaren heeft ProRail initiatieven ontplooid om verzuim adequater te managen. Dat doen we door bewuster te sturen op inzetbaarheid van de medewerker, met veel aandacht voor snelle, juiste interventies. Ondersteuning van management door een caseregisseur Verzuim is daarbij waardevol. Een belangrijk aandachtspunt blijft de impact van onregelmatig werken en de vergrijzende populatie.

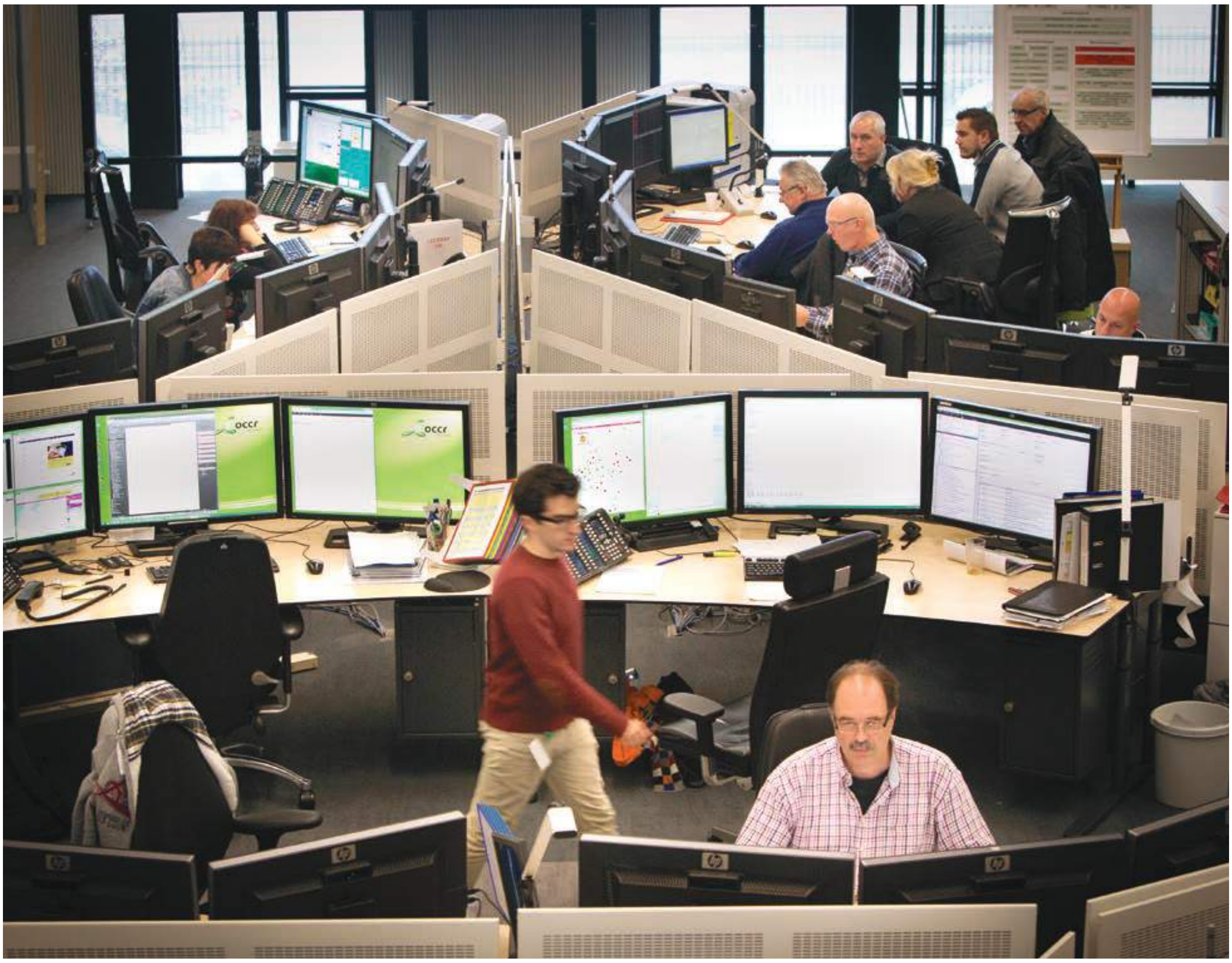
	2012	2013	2014
Realisatie	4,6%	3,7%	3,8%
Norm	4,5%	4,5%	4,0%

Diversiteit
Vertrekkende medewerkers worden zoveel als mogelijk vervangen door jongeren en vrouwen. Het aandeel vrouwen in top 80-functies is met 22% stabiel gebleven ten opzichte van voorgaande jaren. ProRail streeft naar een bezetting van 30% door vrouwen in top 80-functies.

	2012	2013	2014
Aandeel vrouwen in top 80	21%	21%	22%
Instroom < 40 jaar	68%	79%	86%

Leeftijdsopbouw
De instroom van jongeren onder de 40 jaar is in 2014 verbeterd. Het absolute aantal van 67 is echter te laag om per saldo het aandeel onder de 40 in de totale populatie op peil te houden of te vergroten. De komende jaren zal op dit gebied meer inspanning nodig zijn.

	2012	2013	2014
20-29 jaar	9%	8%	7%
30-39 jaar	22%	22%	22%
40-49 jaar	32%	31%	31%
50-59 jaar	32%	33%	34%
> 59 jaar	5%	6%	6%



Bij ProRail werken relatief veel 50-plussers: hun aandeel is gestegen van 32% in 2010 naar 40% in 2014. Door de verhoging van de pensioenleeftijd naar 67 jaar zal deze trend de komende jaren verder doorzetten. Dat vergt extra aandacht voor duurzame inzetbaarheid. Omdat de instroom van nieuwe medewerkers de komende jaren beperkt zal blijven, blijft verjonging van de organisatie een grote uitdaging.

Een nieuwe ondernemingsraad
In 2014 sloot de ondernemingsraad zijn zittingstermijn af en in april werden verkiezingen gehouden voor een nieuwe ondernemingsraad. De aandacht voor deze verkiezingen was zeer groot en nooit eerder brachten zoveel medewerkers hun stem uit.

Het dagelijks bestuur
Het nieuwe dagelijks bestuur van de ondernemingsraad bestaat uit Godelieve Kok (voorzitter), Frank Barel (vice-voorzitter) en Maarten Pijnacker Hordijk (secretaris).

Overlegzaken in 2014
Ondernemingsraad en bestuurders hebben in 2014 elf keer overlegd. Een omvangrijk en belangrijk onderwerp was de uitvoering van de taakstelling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De ondernemingsraad heeft zich hard gemaakt voor een verantwoorde invulling van de taakstelling. De directie en medezeggenschap hebben grote waardering voor elkaars bereidheid om samen tot een gedragen ondernemersbesluit te komen. De organisatie wordt zo ingericht dat we structureel € 48 miljoen per jaar besparen op apparaatskosten. De inhoud van de maatregelen en de manier waarop ze uitgevoerd worden, is van een positief advies voorzien door de ondernemingsraad. Andere belangrijke overlegzaken in 2014 waren:
- een adviesaanvraag over de verdere invoering van het Lean-programma,
- de Lange Termijn Spooragenda en het Programma Beter en Meer,
- de afronding van de adviesaanvraag Herschikking Telecomveld,
- de hervorming van de financiële organisatie,
- de verhuizing van een groot aantal medewerkers naar Inktpot en Tulpenburgh.

In aanwezigheid van president-commissaris de heer Alders vond tevens overleg plaats over de resultaten van 2014.

Een doelgerichte organisatie

Werken aan vakmanschap
Zonder de expertise van onze medewerkers kan ProRail haar beheertaak niet uitvoeren. In de HR-strategie voor de periode 2014-2020 is vakmanschap dan ook nadrukkelijk verankerd. Daarnaast zijn in het verslagjaar ook diverse concrete doelen gerealiseerd. ProLeren is geïntroduceerd: een digitale leeromgeving waarin medewerkers leeractiviteiten kunnen zoeken, boeken, monitoren en vastleggen. Ook is een omvangrijke aanbesteding op het gebied van opleidingen afgerond. ProRail werkt de komende vier jaar met een vaste groep opleidingspartners. Daarnaast werken we samen met de Hogeschool Utrecht en de TU Delft op het gebied van spoorvakmanschap. ProRail is met onder andere Rijkswaterstaat en de Rijksgebouwendienst partner in Neerlands Diep, een academie met leerprogramma's en een kennisnetwerk voor projectmanagers.

Leiderschap in tijden van verandering
In 2014 is het leiderschapsprogramma ProLeiderschap van start gegaan. Dit richt zich op het ontwikkelen en verder verbeteren op het leiderschapsprofiel. Vanuit de visie dat leidinggevenden een cruciale rol spelen en het verschil kunnen maken in de veranderingen van ProRail, heeft de leider van de toekomst het volgende profiel: geeft richting aan verandering, maakt de ontwikkeling van overtuigen naar inspireren, kan optimaal situationeel leidinggeven, verbindt personen en partijen met elkaar en optimaliseert het samenspel in de ketens, spreekt anderen aan en stimuleert anderen dit ook te doen en stuurt prestatiegericht aan.



In een kick off bijeenkomst in het derde kwartaal met alle leidinggevenden vond de introductie van ons nieuwe leiderschapsprofiel plaats. Dit programma heeft een looptijd van drie jaar. Eind 2014 vond de startmodule Zeker op het Spoor plaats. Tijdens deze module is aandacht besteed aan persoonlijk leiderschap, missie en waarden en de rol van leidinggevenden in tijden van verandering. De overige modules zullen in 2015, 2016 en 2017 gevolgd worden.

Verbetering interne mobiliteit
Op langere termijn gaat bij ProRail een relatief grote uitstroom van vakmensen plaatsvinden. Dit komt met name door de vergrijzing. Tevens is geconstateerd dat de interne mobiliteit relatief laag is. Tegen deze achtergrond zijn we in 2014 begonnen met investeren in vakmanschapsontwikkeling en het vergroten van de interne mobiliteit. Verder neemt ProRail initiatieven om minder afhankelijk te worden van extern ingehuurde kennis door gebruik te maken van bijvoorbeeld meester-gezelconstructies. Hiermee willen we kennisverspreiding en de duurzame inzetbaarheid van medewerkers bevorderen en kennisverlies door uitstroom zoveel mogelijk voorkomen.

Genomineerd voor HR Proffie 2014
In 2014 eindigde ProRail als tweede voor de HR Proffie 2014: de vakprijs voor inspirerend en doeltreffend personeelsbeleid. Volgens de jury staat het HR beleid van ProRail in de steigers en ook tijdens de personeelsreductie is er perspectief voor ontwikkeling. Dit is ook zichtbaar in het speerpunt Mobiliteit. Het speerpunt Vakmanschap past heel goed bij het karakter van onze organisatie en het speerpunt ‘werken aan goed leiderschap’ ondersteunt dat enorm.



In het kort

Life cycle Cost
€ 9,23 / treinkilometer

Bedrijfsopbrengsten
1.203 milj

Balans totaal
18.228 milj

1.107 milj
Investeringen

Materiële vaste activa
17.399 milj

Financiën

Doelstelling van ProRail is om haar middelen zo effectief en efficiënt mogelijk te besteden en op een transparante manier verantwoording af te leggen.

ProRail realiseerde in 2014 bedrijfsopbrengsten ter grootte van € 1,2 miljard in de vorm van exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 790 miljoen), gebruiksvergoeding (€ 262 miljoen), geactiveerde productie (€ 93 miljoen) en overige bedrijfsopbrengsten (€ 58 miljoen). De bedrijfslasten bedroegen eveneens € 1,2 miljard. Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2014 uit op € 50 miljoen.

In 2014 werd voor circa € 1,2 miljard aan investeringsbijdragen ontvangen vanuit het Infrastructuurfonds (€ 883 miljoen) en van derden (€ 280 miljoen). In 2014 is ruim € 1,2 miljard besteed aan de onderhanden investeringsactiviteiten. De totale kasstroom van ProRail bedroeg € 4 miljoen positief.

Effectieve bestedingen

Subsidies en bijdragen
ProRail is voor de financiering van haar activiteiten afhankelijk van de subsidie en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders. De bestedingen van deze middelen aan onze bedrijfsactiviteiten worden hieronder verder toegelicht.

Investeringsprojecten
De aanleg van spoor en stations vergt grote investeringen. We zetten de beschikbaar gestelde middelen zo effectief mogelijk in volgens de afspraken met de betrokken partijen en binnen de geplande tijd.

Alle investeringen worden getoetst op effectiviteit. Om het proces van besluitvorming over prioritering tussen de verschillende projecten structureel en systematisch te laten plaatsvinden, is een portfoliomanagement structuur ingericht.

Onderhoud en beheer
ProRail besteedt het onderhoud aan het spoor en de transferruimten op stations uit. We laten deze onderhoudswerk-

zaamheden zo effectief en efficiënt mogelijk uitvoeren door gekwalificeerde aannemers. De voornaamste kostendragers in het jaar 2014 hebben we hieronder toegelicht.

Grootschalig onderhoud
De kosten van grootschalig onderhoud bevat de kosten voor activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op onderhouden en vervangen, aanpassen en wijzigen van constructies, conserveren van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig maken van de sporen.

Kleinschalig onderhoud
De kosten van kleinschalig onderhoud bevat kosten voor de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten en functieherstel. ProRail zet samen met de aannemers de onderhoudscontracten om naar Prestatie Gericht Onderhoud (PGO)-contracten. ProRail realiseert hiermee een betere kosten-prestatieverhouding. De werkelijke kosten voor kleinschalig onderhoud zijn over de jaren heen nagenoeg gelijk gebleven.

Onderhoud transfer en beheer
De kosten voor onderhoud van de transferruimte in stations bevatten kosten voor het schoonmaken, dagelijks en constructief onderhoud, verhelpen van storingen, energie, onroerendzaakbelasting en verzekeringen.
De kosten zijn gestegen als gevolg van extra inzet van personeel en materieel ten gevolge van winterweer in de eerste maanden van 2014. De beheerkosten (beheer IT-systemen, energieverbruik van de spoorinfra en inzet bij calamiteiten) zijn toegenomen in vergelijking met 2013, voornamelijk door de invoering van het veiligheidspaspoort, ingebruikname van nieuwe IT-systemen en kosten voor de bedrijfsbrandweer.

Lagere kosten

ProRail ziet zich gesteld voor een financiële uitdaging om klantgerichter en resultaatgerichter te werken, maar met minder middelen dan voorheen, mede als gevolg van taakstellingen die het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail oplegt. In 2014 zijn binnen alle afdelingen van ProRail concrete besparingsacties gerealiseerd.

Meer doen met minder budget
Om met het lagere budget toch een goed functionerend en veilig spoor te kunnen leveren, stelden we reeds in 2013 voor heel ProRail concrete besparingsdoelen vast, waardoor we nog slimmer kunnen werken zonder aan kwaliteit en veiligheid in te boeten. Deze acties zijn in 2014 voortgezet.

Efficiënter werken
In 2012 zijn we begonnen processen te versimpelen en de interne kwaliteit te verbeteren. Deze trajecten lopen door in 2014. Daarnaast werken we aan het terugdringen van de inhuur van externe medewerkers, en het aantal ProRail medewerkers binnen de organisatie. Een continu thema voor het management is het structureel terugbrengen van onderhoudskosten bij uitbreidings- en vervangingsinvesteringen in het spoor. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de lagere LCC (Life Cycle Costs).

	2012	2013	2014
Life Cycle Costs (EUR per treinkilometer)	€ 9,43	€ 9,46	€ 9,23

De kosten per treinkilometer, ofwel Life Cycle Costs, zijn de kosten voor het beheer, onderhoud en de vervanging van het spoor plus de netto kosten van personeel en huisvesting (apparaat), gedeeld door het aantal gereden treinkilometers. In de berekening van de LCC wordt geen rekening gehouden met financieringskosten. Ook worden de kosten van en de gereden kilometers op de HSL-Zuid en de Betuweroute niet meegerekend. De daling van de LCC in 2014 ten opzichte van 2013 wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere beheerkosten en een hoger aantal treinkilometers.

Co-creatie ingezet voor een hoger kostenbewustzijn
Hoe zet een organisatie haar middelen en mensen nóg beter in? De beste antwoorden komen vaak van medewerkers zelf. Zij werden in 2013 via het nieuwe co-creatieplatform Grand Central uitgenodigd om te komen met innovatieve besparingsideeën. Co-creatie is niet alleen een middel om het kostenbewustzijn binnen de organisatie te verhogen. Het is ook een middel om aanwezige kennis te delen en te verrijken. In 2014 lopen acties door die in 2013 zijn begonnen zoals het verminderen van de kosten van kantoorautomatisering, post en porto, vakliteratuur, lease-auto's, catering, meer- en minderwerk, schadeafhandeling en de inkoop van ondersteunende diensten via raamcontracten.

Toekomst

In 2011 en 2013 zijn taakstellingen naar aanleiding van de plannen van de kabinetten Rutte I en Rutte II uitgewerkt en aan ProRail opgelegd. Deze moeten vanaf 2013 tot 2018 het kostenniveau van ons apparaat met € 48 miljoen per jaar omlaag brengen. Ook is er sprake van kortingen op de voor beheer en onderhoud beschikbaar gestelde middelen en eenmalige besparingen op investeringsprojecten. Daarnaast is er sprake van een taakstellende verhoging van de vergoeding die vervoerders betalen om het spoor te gebruiken met € 50 miljoen per jaar. Deze taakstelling verlaagt de kosten van ProRail niet, maar wel de bijdrage van de Rijksoverheid aan ProRail.

Met het invullen van de opgelegde taakstellingen levert ProRail een bijdrage aan de beheersing van de overheidsuitgaven.


DURA VERMEER

Bericht
van de raad van commissarissen

In dit verslag legt de raad van commissarissen (‘de Raad’) verantwoording af over de werkzaamheden, het functioneren en de samenstelling van de Raad en haar commissies.

2014 bekeken

Samenspel in het publieke domein
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelde begin 2014 de Lange Termijn Spooragenda vast, waarbij het belang van de reiziger en verlader op 1, 2 en 3 staat. Ook de klanten verwachten een onafhankelijke en publieke rol van ProRail en zien ProRail als intermediair tussen het beleidsdepartement en de spoorsector. De samenwerking met Nederlandse Spoorwegen als concessiehouder op het hoofdrailnet is cruciaal om de prestaties van het spoor te verbeteren. In 2014 zijn hierin verdere stappen gezet en is naar het oordeel van de Raad, ProRail erin geslaagd de samenwerking met NS verder te verbeteren. Tegelijkertijd is ProRail in 2014 gestart om ook de relatie met de andere vervoerders verder te versterken om zo over de hele keten de reis voor reiziger en verlader verder te verbeteren.

Operationele prestaties goed, maar moeten beter
De prestaties van de Nederlandse spoorsector zijn in vergelijking met andere landen goed. 90,2 procent van de treinen van alle vervoerders kwam in 2014 met minder dan drie minuten vertraging op de eindbestemming. Daarmee is de hoogste score uit 2011 van 89,6 procent overtroffen. Spoorondernemingen uit bijvoorbeeld Japan en Zwitserland komen naar Nederland om van de ervaring op het Nederlandse spoor te leren. Maar het kan en moet beter, gemiddeld goed is niet goed genoeg. Zo waren er nog te veel incidenten met impact voor reizigers. In het oog springende gebeurtenissen waren de ontsporing in Hilversum en het stilleggen van het treinverkeer in Den Haag. ProRail werkt in samenwerking met anderen aan verbeteringen om de prestaties naar een nog hoger niveau te brengen. Het programma Beter en Meer zal de komende periode hierbij het vliegwiel zijn en past bij de strategie van ProRail die in 2015 ongewijzigd blijft: Zeker op het Spoor. Met de directie is de Raad van mening dat de uitvoering van de strategie verdere verbetering behoeft. Dit geldt met name voor de betrouwbaarheid van het spoor en het samenspel met klanten en omgeving.

Belangrijke gebeurtenissen
– De totstandkoming van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) met als kernelementen: de verbetering van de prestaties, de sterkere sturing door het ministerie van

Infrastructuur en Milieu en het versterken van de transparantie. ProRail werkt momenteel hard aan de implementatie van de verschillende maatregelen. De Raad heeft als een van de opdrachten uit de LTSA een voorstel uitgewerkt dat de samenwerking tussen NS en ProRail versterkt op die activiteiten waarin wederzijdse afhankelijkheden zitten (zoals Beter en Meer).

- In het kader van de uitwerking van de sterkere sturing heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangekondigd zijn rol als aandeelhouder te verstevigen. Daartoe is er de wens om in 2015 met een hogere frequentie overleg te voeren. De Raad juicht dit toe. Beleidsmatig wordt de sterkere sturing uitgevoerd via de nieuwe beheerconcessie 2015-2025 die eind 2014 door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail is verleend. De Raad waardeert deze blijk van vertrouwen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in ProRail en haar medewerkers.
- De uitwerking van de afspraken uit de nieuwe beheerconcessie is reeds gestart in 2014. Zo is het beheerplan 2015 geconsulteerd onder een breed stakeholderveld en is overleg geweest met veel van hen over de voornemens van ProRail voor 2015. Dit heeft geleid tot een beheerplan 2015 dat goed is ontvangen. De samenwerking met zusterorganisatie Rijkswaterstaat wordt verder verstevigd. De reeds bestaande alliantie wordt verder uitgebouwd bijvoorbeeld op het terrein van arbeidsmarkt, assetmanagement en marktbenadering.
- In 2014 hebben de heer Boersma en mevrouw Zuiderwijk afscheid van de Raad genomen. Bij het invullen van de vacatures is rekening gehouden met de opdracht in de LTSA om ook een commissaris voor het goederenvervoer aan te stellen. Per 1 maart 2015 is in deze vacatures voorzien met de benoeming van mevrouw Sneller en de heer Sondag. Na het vertrek van Marion Gout-van Sinderen per 1 juli 2014 als president-directeur is Patrick Buck tijdelijk als waarnemend president-directeur benoemd. Tegelijkertijd is mevrouw Helthuis vanuit de Raad aangesteld als gedelegeerd commissaris om de directie gedurende een aantal dagen per week van raad en daad te voorzien. In het najaar is de Raad gestart met de procedure voor de benoeming van de nieuwe president-directeur. Dat is afgerond met de benoeming van Pier Eringa per 1 april 2015.
  De ondernemingsraad was bij dit traject betrokken.
- In 2014 heeft ProRail verder invulling gegeven aan de verplichte taakstelling op apparaats- en personeelskosten. Tot 2018 zullen in totaal 523 arbeidsplaatsen verdwijnen. Op 27 november 2014 heeft de ondernemingsraad een positief advies gegeven op de adviesaanvraag van de directie, waarna vervolgens het ondernemersbesluit is genomen. De Raad is van mening dat daarmee een belangrijke stap is gezet en spreekt haar waardering uit naar de OR en de directie over de wijze waarop dit resultaat is bereikt. De Raad ondersteunt de directie met advies op de te volgen marsroute voor het vervolg.
- Financiële beheersing is onderwerp van gesprek geweest in de Raad. Het gaat hierbij onder meer om de beheersing van de financiële processen binnen ProRail. Hierin zijn verbeteringen doorgevoerd, maar ProRail is nog niet op het gewenste niveau. In 2014 heeft de Raad het belang benadrukt van tijdig communiceren van het projectverloop aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het in balans brengen van de beleidsambities en de beschikbare middelen.
  De directie werkt hieraan in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- De verdere ontwikkeling van het prestatiegericht onderhoud is in 2014 nader vormgegeven. In gesprekken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de aannemers ging het met name over de mogelijke prestatieverbeteringen in relatie tot aanbestedingsrecht en compliance.
- Andere onderwerpen die zowel in de Raad als in de auditcommissie aan de orde zijn geweest waren de op handen zijnde integratie van Keyrail in ProRail, de ICT-visie, de onderhoudsvisie en de uitrol van ERTMS in Nederland.

De uitdaging

ProRail staat de komende jaren voor de opgave invulling te geven aan de Lange Termijn Spooragenda. Doel van deze agenda is kwaliteitsverbeteringen voor treinreizigers en goederenverladers te realiseren. Zo moeten de kwaliteit en beschikbaarheid van de infrastructuur verder omhoog en staat de aanpak van negatieve uitschieters en het voorkomen van incidenten met grote impact voor de reiziger centraal. Ook de samenwerking met vervoerders, decentrale overheden en consumentenorganisaties wordt hechter. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu zullen, binnen de beschikbare financiële middelen, deze ambities worden gerealiseerd; waar nodig zullen keuzes gemaakt moeten worden. Tegen deze achtergrond zal de Raad de komende jaren toezicht houden.

Het jaarverslag

Hierbij biedt de raad van commissarissen het jaarverslag 2014 aan waarin de jaarrekening over 2014 is opgenomen. De directie heeft het jaarverslag opgesteld. Onze externe accountant, Ernst & Young Accountants LLP, heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring.

De auditcommissie en de raad van commissarissen hebben het verslag besproken met het directieteam en de accountant. Op 5 juni 2015 zal het verslag tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling worden voorgelegd. De raad van commissarissen stelt voor dat de directie decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de raad van commissarissen decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

Over de Raad

De Raad houdt toezicht op het beleid van het bestuur en de algemene gang van zaken bij ProRail. De Raad staat het bestuur met advies terzijde. De Raad heeft twee commissies die de besluitvorming voorbereiden. De Raad is ook verantwoordelijk voor de beoordeling van de leden van het bestuur. De Raad handelt op basis van de bevoegdheden uit de statuten.

Samenstelling van de Raad
De Raad bestaat uit zes leden die allen zijn benoemd via een aandeelhoudersbesluit. De termijn is vier jaar. Een commissaris kan volgens de statuten maximaal twaalf jaar zitting hebben in de Raad.

betreft geslacht en leeftijd. De Raad constateert dat de huidige samenstelling van de Raad aansluit bij de profielschets.

Toezichtkader
Het toezichtkader dat de Raad gebruikt, bestaat onder meer uit de strategie 'In samenspel naar een vernieuwd Nederlands spoor' en het jaarlijkse Beheerplan. Dit plan heeft de beheerconcessie, die ProRail van de overheid heeft ontvangen, als basis. De jaarbegroting en managementcontracten van de leden van het bestuur maken onderdeel uit van het toezichtkader van de Raad.

Naam	Datum eerste benoeming	Meest recente herbenoeming	Eerste datum van afstreden	Herbenoembaar
De heer J.G.M. Alders, president commissaris	27 juni 2014	n.v.t.	AvA 2018 [1)]	Ja
De heer W.E. Kooijman, vicevoorzitter	21 februari 2007	30 juni 2013	AvA 2017	Ja
Mevrouw J.G.H. Helthuis	13 april 2011	n.v.t.	AvA 2015	Ja
De heer P.T.H Timmermans	13 april 2011	n.v.t.	AvA 2015	Ja
Mevrouw A.C.W. Sneller	1 maart 2015	n.v.t.	AvA 2019 1)	Ja
De heer L.M. Sondag	1 maart 2015	n.v.t.	AvA 2019 1)	Ja

1) Eerste datum van aftreden is binnen 6 maanden na 1 januari van het desbetreffende jaar per tijdstip sluiting AvA

Veranderingen in samenstellingen van de Raad
Op 27 juni 2014 is een nieuwe president-commissaris benoemd, de heer Alders. Hij is de heer Boersma opgevolgd die op dat moment terugtrad als voorzitter in verband met het feit dat de Wet Bestuur en Toezicht beperkingen oplegt ten aanzien van het aantal toezichthoudende functies. Op diezelfde datum is mevrouw Zuiderwijk teruggetreden uit de Raad. Dit vanwege het feit dat mevrouw Zuiderwijk niet herbenoemd kon worden in verband met de in de statuten van ProRail opgenomen maximale zittingsduur voor leden van de Raad.

Begin 2015 zijn twee leden toegetreden tot de Raad te weten mevrouw Sneller en de heer Sondag waarna de Raad bestaat uit zes leden en voldoet aan de norm inzake evenwichtige verdeling man/vrouw.

Profielschets commissaris
In 2010 stelde de Raad de profielschets van de Raad opnieuw vast. De kern van die schets is dat elke commissaris het beleid van ProRail op hoofdlijnen moet kunnen beoordelen. Voor de vervulling van zijn of haar specifieke taak moet de commissaris bovendien beschikken over deskundigheid, bijvoorbeeld in veiligheid en milieu, klanten, infrastructuur, financiën, overheid, technologie en ICT. Om hun kennis in de spoorsector te vergroten, krijgen nieuwe commissarissen een uitgebreide introductie.
Er wordt gestreefd naar een gemengde samenstelling wat

Voorgenomen besluiten toetsen
Om als toezichthouder zijn rol goed te kunnen vervullen legt het bestuur een aantal voorgenomen besluiten vooraf ter goedkeuring voor aan de Raad. In de statuten staat welke besluiten dat zijn. De Raad toetst de voorgenomen besluiten en de betekenis van in- en externe ontwikkelingen voor ProRail onder meer op:
- de betekenis voor de klanten van ProRail
- de bijdrage aan de realisatie van de strategische doelstellingen
- de financiële consequenties
- de beheersing van eventuele risico's
- de passendheid bij de maatschappelijke positie en rol van ProRail
- de betekenis voor de beheersbaarheid van de organisatie
- de eventuele gevolgen voor de reputatie van ProRail.

Meer in zijn algemeenheid toetst de Raad de besluiten en het optreden van het bestuur op de in- en externe samenwerking, communicatie, resultaatgerichtheid en de alertheid van optreden.

Informatievoorziening
De Raad ontvangt elk kwartaal een interne rapportage. Die rapportage bevat informatie over de voortgang van de realisatie van doelstellingen binnen ProRail. Deze informatie is geordend op algemeen beeld, de vier strategische

doelen, klanttevredenheid, bezettingsontwikkeling, medewerkers en project- en exploitatieontwikkeling. In de rapportage staat ook een dashboard met de ontwikkeling van diverse prestatie-indicatoren. Verder ontvangt de Raad elk kwartaal de rapportage gericht aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu, een overzicht van de ontwikkelingen van projecten met een verwacht hoog risico en een overzicht dat de actiepunten monitort die voortkomen uit de jaarrekeningcontrole van het voorgaande jaar. Tot slot krijgt de Raad zijn informatie via de informele contacten met het bestuur, met medewerkers, de ondernemingsraad en via de berichtgeving in de media.

Bijeenkomsten
In 2014 kwam de Raad bijeen in acht reguliere vergaderingen en vonden drie extra vergaderingen plaats. Daarnaast vergaderde de Raad twee keer zonder de directie en waren er besprekingen in de verschillende commissies. Gedurende deze bijeenkomsten was er in het bijzonder aandacht voor het onderwerp financiële projectbeheersing en compliancy. Tot slot is de nieuwe president-commissaris aanwezig geweest bij een bespreking tussen het bestuur en de ondernemingsraad om kennis te maken.

Bespreking eigen functioneren
Daar er in 2014 twee leden van de Raad aftreden is besloten geen evaluatie uit te voeren, maar te wachten tot 2015, wanneer de Raad in hernieuwde samenstelling een aantal maanden heeft gefunctioneerd.

Raad en belangenverstrengeling
De Raad hecht aan een goede taakinvulling als commissaris. Daarbij moet zelfs de schijn van belangenverstrengeling worden vermeden. Eventuele nevenfuncties van commissarissen moeten vooraf aan de president-commissaris worden gemeld. Dat staat in het Reglement Raad van Commissarissen. Als de president-commissaris vindt dat er sprake is – of kan zijn – van (een schijn van) belangenverstrengeling, dan heeft de commissaris schriftelijke toestemming nodig van de president-commissaris voor die nevenfunctie.

Stelt de president-commissaris (de schijn van) belangenverstrengeling vast, dan wordt de nevenfunctie niet toegestaan. Gaat het om een nevenfunctie van de president-commissaris, dan wordt de beoordeling gedaan door de vicevoorzitter.

De Raad is van mening dat zij en het bestuur in 2014 onafhankelijk hebben kunnen functioneren. Er zijn geen onderwerpen besproken waarbij sprake was van mogelijk tegenstrijdige belangen.

Overige informatie leden van de Raad
In onderstaand overzicht zijn de personalia van de leden van de Raad samengevat. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit.

Naam	(Neven)functies ultimo 2014
De heer J.G.M. Alders *Geboortejaar:* 1952	*Functie*: Directeur Hans Alders Procesregie & Advies BV *Nevenfunctie:* – Voorzitter Energie-Nederland – Voorzitter Pensioenfonds Zorg en Welzijn – Voorzitter Alderstafels Schiphol, Eindhoven en Lelystad – Voorzitter overlegorgaan Infrastructuur en Milieu – Voorzitter raad van toezicht Groninger Forum – Voorzitter raad van toezicht Universitair Medisch Centrum Groningen – Voorzitter raad van commissarissen Academische Opleidingen Groningen Contractonderwijs – Voorzitter raad van toezicht Stichting TKI Biobased Economy – Voorzitter bestuurlijk overleg mosseltransitie (Ministerie van EZ) – Lid raad van toezicht Rijksuniversiteit Groningen – Lid raad van advies Energy Delta Gas Research (EDGaR) – Lid raad van commissarissen Lysias Consulting Group – Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW – Kwartiermaker Omgevingsraad Schiphol (ministerie van Infrastructuur en Milieu) – Bestuurder Doelgelden landelijk hoogspanningsnet (Tennet) – Member Board Eurelectric – Member Board Eurogas – Ambassadeur Platform Biodiversity Ecosystems and Economy
Mevrouw J.G.H. Helthuis *Geboortejaar:* 1962	*Functie:* Zelfstandig adviseur *Nevenfunctie:* – Lid raad van commissarissen Van Lanschot Bankiers – Lid raad van advies Nintes – Lid raad van commissarissen IXORG
De heer W.E. Kooijman *Geboortejaar:* 1950	*Functie:* Executive Vice President Human Resources Air France KLM. *Nevenfuncties*: – Voorzitter Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement & Organisatieontwikkeling (NVP). – Lid raad van commissarissen B&A Groep – Voorzitter van het bestuur Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek b.v.
De heer P.T.H. Timmermans *Geboortejaar:* 1961	*Functie:* CEO AWT-Group (vrachtvervoer per spoor in centraal Europa) *Nevenfunctie: -*
Mevrouw A.C.W. Sneller RC *Geboortejaar:* 1965	*Functie:* Hoogleraar Toegevoegde waarde van IT bij Business Universiteit Nyenrode *Nevenfunctie:* – Lid raad van commissarissen Achmea BV – Lid adviescollege Review Board voor ICT voor de National Politie – Lid raad van advies van Yaworks – Lid en bestuurslid van ondernemerscoöperatie Bureau voor Management en ICT
De heer L.M. Sondag *Geboortejaar:* 1962	*Functie:* Ondernemer – aldus aandeelhouder en adviseur van verschillende ondernemingen *Nevenfunctie:* · Voorzitter raad van toezicht Omroep Brabant · Lid raad van commissarissen De Meeuw · Lid raad van commissarissen Vebego
De heer M.A.M. Boersma *Geboortejaar:* 1947	*Functie:* Commissaris *Nevenfuncties*: – Voorzitter raad van commissarissen Telegraaf Media Groep – Lid raad van commissarissen PostNL – Voorzitter raad van toezicht VieCuri Medisch Centrum voor Noord-Limburg – Non-executive Director Neste Oil Corporation, Finland – Chairman Prometheus Energy Group, Redmond, Washington, USA – Senior adviser First State Investments, UK – Voorzitter adviescommissie Limburgs Energie Fonds – Lid Board Electrica S.A., Roemenië – Bijzonder hoogleraar Corporate Governance bij Tias Business School – Voorzitter/lid van enige stichtingen
Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs *Geboortejaar:* 1962	*Functie:* Voorzitter raad van bestuur Kamer van Koophandel *Nevenfuncties*: – Lid raad van commissarissen Indaver (afvalbeheer) – Lid raad van commissarissen KPN (per 9 april 2014) – Bestuurslid PBLQ (advisering, onderzoek en opleiding voor de publieke sector)

Commissies van de Raad

De Raad kent een tweetal commissies die de besluitvorming van de Raad voorbereiden:

- de auditcommissie
- de selectie-, benoemings- en remuneratiecommissie.

De commissies hebben elk een eigen reglement.
De selectie-, benoemings- en remuneratiecommissie is opgesplitst in twee afzonderlijke commissies met een eigen voorzitter zoals is toegelicht bij de paragraaf inzake samenstelling commissies. Daarin staan hun taken en bevoegdheden. De commissies hebben geen besluitvormende bevoegdheden, behalve de auditcommissie. Die is bevoegd tot goedkeuring van het auditjaarplan.

Samenstelling commissies in 2014

Naam	Audit-commissie	Selectie- en benoemings-commissie	Remuneratie-commissie
De heer J.G.M. Alders	-	Voorzitter	Lid
Mevrouw J.G.H. Helthuis	Lid	Lid	Lid
De heer W.E. Kooijman	-	Lid	Voorzitter
De heer P.T.H. Timmermans	Voorzitter	-	-
De heer M.A.M. Boersma [1]	-	Voorzitter	Lid
Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs [1]	Lid	Lid	Voorzitter

1) Teruggetreden op algemene vergadering van aandeelhouders 27 juni 2014

Auditcommissie
De auditcommissie bespreekt de financiële positie, het risicomanagement, de informatievoorziening en de ICT.
De commissie keurt daarnaast het auditjaarplan goed. Bij vergaderingen zijn ook aanwezig: het bestuurslid met de portefeuille financiën, de manager Corporate Audit en de secretaris van de Raad /bestuur. De externe accountant is aanwezig bij onder andere de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter.
In 2014 kwam de auditcommissie vijf keer bijeen.

Selectie- en benoemingscommissie
Deze commissie doet de voorbereiding van de selectie, benoeming en opvolging van commissarissen en bestuursleden. Daarvoor maakt de commissie onder meer een voorstel voor de te hanteren profielschets van de Raad en het bestuur. Ook stelt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen op en doet zij voorstellen voor (her) benoeming van commissarissen en bestuursleden. In 2014 kwam de selectie- en benoemingscommissie acht keer bijeen.

Remuneratiecommissie
De remuneratiecommissie doet voorstellen aan de Raad over het bezoldigingsbeleid van de bestuursleden. Ook maakt de commissie voorstellen voor (wijzigingen van) de individuele bezoldiging van bestuursleden. Verder voert deze commissie de voortgangs- en beoordelingsgesprekken met bestuursleden. De remuneratiecommissie stelt een remuneratierapport op over zijn werkzaamheden. In het vervolg van dit verslag wordt daarvan melding gemaakt.
In 2014 kwam de remuneratiecommissie vier keer bijeen.
Begin 2014 sprak de remuneratiecommissie met de individuele bestuursleden over hun functioneren in 2013. In de loop van 2014 werd ook de voortgang van de functioneringsdoelstellingen voor 2014 met hen besproken.

Bezoldiging
Commissarissen ontvangen een vaste jaarlijkse vergoeding, een vergoeding voor deelname aan een commissie en een vaste onkostenvergoeding.

Naam	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissie [1]	Onkosten-vergoeding
President-commissaris	-€ 31.716	€ 7.784	€ 1.246
Lid	€ 20.168	€ 7.784	€ 1.246

1) Bedrag per commissie, waarbij selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie als één commissie worden beschouwd

Een overzicht van de bezoldiging van de raad van commissarissen is opgenomen in de jaarrekening.

De Raad als werkgever

De Raad vervult binnen ProRail de rol van werkgever: ze draagt te benoemen leden van het statutair bestuur voor aan de aandeelhouder, benoemt de overige leden van het bestuur, beoordeelt hun prestaties en besluit over de beloning van de leden van het bestuur.

Samenstelling statutair bestuur

Naam	Portefeuille	Datum in dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Benoemd tot
De heer P.E.M. Buck, *waarnemend president directeur, geboortejaar 1952*	Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie en strategische en bestuurlijke relaties	1997	1 mei 2014	1 april 2017
Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen, *president directeur, geboortejaar 1954*	Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie en strategische en bestuurlijke relaties	11 april 2011	11 april 2011	Teruggetreden per 1 juli 2014
De heer P.M.E. Dirix, *directeur operatie, geboortejaar 1969*	Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor	1 januari 2011	1 januari 2011	Heeft het bestuur van ProRail per 1 april 2014 verlaten

Statutair bestuur
De leden van het statutair bestuur worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders. Dit gebeurt op basis van een bindende voordracht van de Raad (ten minste twee personen). De algemene vergadering bepaalt ook het aantal leden van het statutair bestuur, het bezoldigingsbeleid en wijst de voorzitter van het statutair bestuur aan. Met ingang van 1 juli 2014 is Marion Gout-van Sinderen terugtreden als president-directeur van ProRail. De vergoeding bij haar vertrek bedraagt een bruto jaarsalaris, hetgeen in lijn ligt met het bezoldigingsbeleid. Per die datum is Patrick Buck waarnemend president-directeur.

Als gevolg van de tijdelijke invulling van zetels in het bestuur wordt niet voldaan aan de norm met betrekking tot de evenwichtige verdeling man/vrouw in het bestuur. Deze verdeling krijgt nader aandacht op het moment dat de huidige waarnemende functies permanente invulling krijgen.

Termijn
De leden van het bestuur worden benoemd voor een termijn van maximaal vier jaar, conform de statuten en de Nederlandse Corporate Governance Code. Na afloop van de eerste termijn kan herbenoeming volgen, weer voor maximaal vier jaar.

Bezoldiging statutair bestuur
In 2012 besloot de algemene vergadering het bezoldigingsbeleid voor het statutair bestuur per 1 januari 2012 aan te passen. De voorgenomen wijzigingen werden eerst besproken met de Raad. De kern van het nieuwe beleid is:
- ProRail valt in de categorie Publiek van het Staatsdeelnemingenbeleid. In deze categorie mag de maximale beloning van leden van het statutair bestuur niet meer bedragen dan 130% van de bruto beloning van een minister. Hiermee wordt aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector. De beloning van leden van het statutair bestuur bestaat per 1 januari 2013 uitsluitend uit een vaste component.
- De Raad bepaalt jaarlijks de beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van de individuele leden van het statutair bestuur. Dat gebeurt op voorstel van de remuneratiecommissie. De beloningsontwikkeling moet passen binnen het bezoldigingsbeleid.
- De vergoeding bij vertrek van een lid van het statutair bestuur bedraagt maximaal een bruto jaarsalaris.

Een overzicht van de bezoldiging van de bestuurders is opgenomen in de jaarrekening.


Delft

Profiel

Voor reizigers en vervoerders zetten wij ons elke dag in voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoornetwerk. Altijd met grote aandacht voor de invloed op mens, milieu en samenleving.

Organisatie en activiteiten

Missie en toegevoegde waarde voor de samenleving
Onze missie verwoordt onze strategie en de betekenis ervan voor onze medewerkers en onze stakeholders.

ProRail verbindt mensen, steden en bedrijven door een fijnmazig, intensief gebruikt spoornetwerk. ProRail zorgt voor een veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam spoornetwerk en comfortabele stations, in samenspel met vervoerders en partners. Onze vakmensen werken efficiënt en kostenbewust aan een spoornet gericht op aangenaam reizen en onbelemmerd goederenvervoer. **ProRail. Zeker op het spoor.**

Strategie
ProRail heeft de volgende strategische doelstellingen:
- *Veilig spoor*: 0 vermijdbare ongevallen, door het terugdringen van roodseinpassages, het beperken van het aantal riskante en onbeveiligde overwegen en voorwaarden scheppen voor veilig werken.
- *Betrouwbaar spoor*: 0 vermijdbare verstoringen, door meer en beter preventief onderhoud te laten plegen aan het spoor en scherpe analyses te maken van terugkerende storingen.
- *Punctueel spoor:* 95%, nooit lager dan 85%, door een dienstregeling die goed uitvoerbaar is in de praktijk en samen met vervoerders de prestaties op het spoor te verbeteren.
- *Duurzaam spoor*: CO_2-ladder 5, 30% efficiënter energieverbruik, door meer innovatieve spoortechnologie toe te passen, duurzame materialen te gebruiken en duurzame stations te ontwikkelen.

Het belang van het spoor voor Nederland
Het spoor is essentieel voor de bereikbaarheid van het drukbevolkte Nederland en de ons omringende landen. Met relatief weinig ruimtebeslag zorgen wij ervoor dat dagelijks 1,1 miljoen treinreizen worden gemaakt en het goederentransport jaarlijks zo'n 51 miljard tonkilometers realiseert.

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland. We verdelen de ruimte op het spoor, regelen al het treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuwe sporen aan. Daarnaast onderhouden en beheren we de bestaande railinfrastructuur en zijn we verantwoordelijk voor de veiligheid.

Juridische structuur
ProRail is een besloten vennootschap: ProRail B.V. Via Railinfratrust B.V is de Nederlandse Staat 100% aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail heeft een belang van 50% in Keyrail B.V., de exploitant van de Betuweroute, en een belang van 50% in Relined B.V. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft besloten dat Keyrail in 2015 volledig eigendom zal worden van ProRail. Relined exploiteert een landelijk dekkend glasvezelnetwerk. Een groot deel van dit netwerk ligt langs het spoor.

Beheerconcessie
ProRail heeft een concessie, een vergunning van de rijksoverheid tot 2015 voor het beheer van het spoor. Eind 2014 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu een nieuwe beheerconcessie gekregen voor de periode tot 2025. De ondertekening daarvan vond plaats op 15 december 2014. ProRail is ook in de nieuwe beheerconcessie verantwoordelijk voor:
- de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur
- de kwaliteit van de capaciteitsverdeling
- de bijsturing van het treinverkeer
- de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen.

Beheerplan
Elk jaar stellen we voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu een Beheerplan op waarin de doelstellingen van ProRail voor het desbetreffende jaar zijn opgenomen.
We meten onze prestaties met kernprestatie-indicatoren en rapporteren elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Werkgebied
Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor in het buitenland. We werken vanuit vier regio's: Randstad Noord, Randstad Zuid, Noordoost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we 13 verkeersleidingsposten van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd.

Operationele structuur
ProRail heeft drie kerntaken: capaciteit beschikbaar stellen voor vervoerders, de infrastructuur beheren en onderhouden (Operatie) en spoor en stations uitbreiden en vernieuwen (Projecten). Het onderhoud en het vernieuwen van het spoorsysteem wordt voor grote delen uitbesteed.

ProRail internationaal
Spoorvervoer en zeker het goederenvervoer is een internationale markt. De taak van ProRail is vervoerders in staat stellen om efficiënt internationaal vervoer te bieden. Daartoe droeg ProRail ook in 2014 actief bij aan interoperabiliteit op het Europese spoor. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere Nederlandse stakeholders. ProRail is een van de oprichters en actief lid van lid van PRIME, Platform for European Rail Infrastructure Managers. Hierbij wisselen de Europese Commissie en infrastructuurbeheerders van gedachten over prioriteiten als ERTMS, veiligheidscultuur, benchmarking en EU-wet en regelgeving. Met NetworkRail heeft ProRail een workshop verzorgd op de High Level Infrastructure Meeting in Stockholm. Ook is ProRail een actief lid van EIM, een groep van onafhankelijke infrastructuur managers die onderling kennis uitwisselen. Een derde belangrijke tak is de internationale Rail Freight Corridors waarin de organisatie van het goederenvervoer op Europees niveau is belegd. ProRail heeft op operationeel niveau dagelijks contact met andere landen, bijvoorbeeld ten behoeve van verkeersleiding. Andere internationale activiteiten waren onder andere participeren in benchmarks (o.a. SBB Zwitserland) en onderzoeken, ontvangen van buitenlandse delegaties (o.a. Japan en Indonesië) en bijdragen leveren aan internationale bijeenkomsten. Ook heeft ProRail de uitbreiding van het internationaal treinvervoer door NS over HSL (Thalys) en het conventionele spoor gefaciliteerd.

Operatie
De dagelijkse operatie is verdeeld over twee bedrijfseenheden: Vervoer & Dienstregeling en Operatie. Onze bedrijfseenheid Operatie bestaat uit de onderdelen Verkeersleiding, Assetmanagement en ICT-Services.
De medewerkers van deze onderdelen zorgen voor een optimale inzet van onze middelen. De medewerkers van Vervoer & Dienstregeling maken de planning voor de 39 vervoerders op het spoornetwerk.

Projecten
De bedrijfseenheid Projecten zorgt voor het werk aan het spoor en aan stations, dat nodig is om onze dienstverlening – in de breedste zin van het woord – te realiseren en waar nodig te verbeteren. De afdeling Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en Inkoop (AKI) zorgt voor de aanbestedingen van de opdrachten die uit deze projecten voortvloeien, voornamelijk voor bouwondernemingen en ingenieursbureaus.

Onze waardeketen

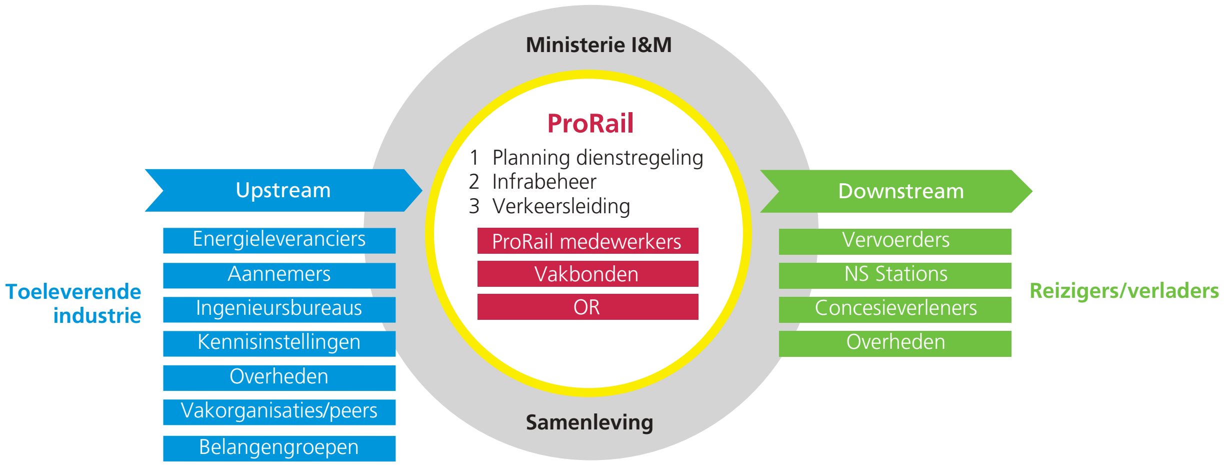
Het openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van onze samenleving, en daarom zijn wij continu in gesprek met onze stakeholders en onze ketenpartners. Samen met onze ketenpartners werken we voortdurend aan onze belangrijkste ambitie: een beschikbaar en betrouwbaar spoor zonder vermijdbare ongelukken en verstoringen. In onze strategie en onze bedrijfsvoering zoeken we steeds naar mogelijkheden om in maatschappelijk opzicht het verschil te maken.

De spoorketen
In opdracht van de overheid faciliteert en stuurt ProRail de 'spoorketen'. De spoorpartners zorgen voor de aanleg en het onderhoud van het spoor. De beschikbare capaciteit verdelen wij tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers zoals aannemers en meettreinen. Centraal in deze keten beheert ProRail het spoorsysteem. De overheid subsidieert en draagt financieel bij, en vervoerders betalen een vergoeding voor het gebruik van het spoor. De wensen en behoeftes van onze (in)directe klanten staan centraal in onze dienstverlening. Samen met partners als gemeenten en provincies zoeken we voortdurend het best mogelijke antwoord op hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen.

Impact op mens, milieu en samenleving
ProRail werkt actief aan een goede leefomgeving in en rondom het spoor. In navolging van de wet- en regelgeving beperken we overlast van geluid en trillingen.
We gebruiken grondstoffen die het milieu zo min mogelijk belasten, scheiden en recyclen ons afval en we zetten ons in voor natuurbehoud. Met het beheer van de 3.200 hectare aan spoorbermen en de bouw van ecoducten en faunapassages ondersteunen wij het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit. Ook onderzoeken we de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor het spoor en hoe we daarop kunnen anticiperen.

Focus en afweging
ProRail hecht veel belang aan efficiency en lagere kosten, zowel in onze bedrijfsvoering als in het werk aan het spoor. In onze bedrijfsbeslissingen maken we een afweging tussen sociale, milieu- en (bedrijfs)economische elementen.
We doen dit zo transparant mogelijk en betrekken waar mogelijk onze stakeholders bij deze processen.

ProRail value chain & stakeholders



Onze stakeholders

In de afgelopen jaren is het contact met onze stakeholders intensiever en zakelijker geworden. ProRail heeft operationele processen ingericht voor de dialoog met de diverse groepen stakeholders en hun tevredenheid wordt jaarlijks onderzocht.

Categorie	Stakeholder	Dialoog
Overheid	Ministerie van Infrastructuur en Milieu (concessieverlener, subsidieverlener, aandeelhouder)	Beheerplannen, kwartaalrapportages, gesprekken, aandeelhoudersvergadering
	Rijkswaterstaat	Gezamenlijke projecten, Strategische alliantie
Opdrachtgevers (Upstream)	Opdrachtgevers	Relatiedagen, reputatiescore, tevredenheid
	Spoorpartners	Gunning, conferenties, allianties, inkoopbeleid, innovaties
Klanten (Downstream)	Vervoerders	Verdeling capaciteit, accountmanagement, tevredenheidsonderzoek, samenwerking NS, concessieteams
Publiek	Reizigers, verladers en consumentenorganisaties	Tevredenheidsonderzoek, beheer stations
	Omwonenden	Omgevingscommunicatie, vragen en klachten
	De samenleving	Omgevingscommunicatie, campagnes en voorlichting, vragen en klachten, tevredenheidsonderzoek
	Media	Persberichten, woordvoering
Medewerkers	Medewerkers	Tevredenheidsonderzoek, performance management, panel, personeelsblad, intranet, managementcascade
	Ondernemingsraad en vakbonden	Consultatie en overleg

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Jaarlijks stelt ProRail in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Milieu een Beheerplan op met concrete doelstellingen voor het desbetreffende jaar. Daarnaast rapporteert ProRail op kwartaalbasis over de voortgang.

Onze spoorpartners
Onze spoorpartners staan aan het begin van onze keten. Het zijn onder meer spooraannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaannemers en boorbedrijven. Met onze spoorpartners hebben we verschillende samenwerkingsvormen. We maken prestatieafspraken, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw kiezen we voor samenwerking. We sluiten allianties om kosten te besparen en risico's te delen. Op andere gebieden kiezen we voor stimulerende maatregelen als de CO_2-Prestatieladder.

Samenwerken en investeren
We willen maximaal maatschappelijk rendement behalen en publieke middelen op een rechtmatige en doelmatige manier besteden. Een duurzame samenwerking stimuleert onze spoorpartners om te blijven investeren in kennis, oplossend vermogen en innovatie. Wij richten ons vooral op het specificeren, in concurrentie brengen en in onderling verband managen van contracten. De werkzaamheden zelf besteden we waar mogelijk uit.

Strategische alliantie met Rijkswaterstaat
ProRail werkt actief samen met andere grote publieke opdrachtgevers. Zo hebben we in een alliantie met Rijkswaterstaat (RWS) vastgelegd op welke vlakken we de samenwerking willen intensiveren, onder meer in projecten waarin weg en spoor elkaar raken. Dat doen we uit efficiency-oogpunt en om de hinder voor reiziger, weggebruikers en omwonenden te verminderen. In de nieuwe beheerconcessie 2015-2025 hebben ProRail en RWS de opdracht gekregen deze samenwerking verder te ontwikkelen.

Lange Termijn Spooragenda en Beter en Meer
In 2013 legden we samen met NS de operationele uitwerking vast van ons streven naar een effectieve samenwerking in 'Beter en Meer'. Dit betreft een gedeelde aanpak en onderling afgestemde prestatie-indicatoren om, samen met andere partners zoals de goederenvervoerders, op basis van een gezamenlijke investeringsagenda onze ambities te realiseren. In 2014 en 2015 concentreren we ons op onderdelen die op korte termijn tot een beter product voor reizigers leiden. Tegelijkertijd bereiden we ons voor op het laten rijden van meer treinen vanaf 2017.

Het samenwerkingsprogramma Beter en Meer bestaat uit drie projecten. *Verbeteraanpak Trein* richt zich op de betrouwbaarheid van de treindienst en voorwaarden voor hoogfrequent rijden. *Verbeteraanpak Veiligheid* moet leiden tot verbetering van de gezamenlijke veiligheidscultuur. Met de *Verbeteraanpak Stations* willen NS en ProRail de stations in Nederland nog meer afstemmen op de wensen en behoeften van onze gezamenlijke klanten op de stations: reizigers, vervoerders en overheden.

Beter… omvat de verhoging van de betrouwbaarheid van het spoorsysteem, vooral op de tijden en plaatsen waar we nog veel reizigers een betere productkwaliteit kunnen aanbieden. Een hogere betrouwbaarheid geldt verder als harde randvoorwaarde voor meer treinen en reizigers.

… en Meer omvat op drukke routes rijden met minimaal zes Intercitytreinen per uur en meer Sprinters dan nu, zoveel mogelijk rechtstreekse treinverbindingen zonder overstap en gemakkelijk reizen van deur tot deur door soepele aansluiting op andere vervoersvormen via aantrekkelijke stations.

In 2014 hebben we gewerkt aan het waarmaken van de eerste beloftes uit Beter en Meer. Zo is in afstemming met vervoerders en overheden de website 'stations.nl' ontwikkeld. Die geeft vervoerders en overheden onder andere inzicht in hun mogelijkheden op de stations voor bijvoorbeeld aanvullende diensten of voorzieningen en mogelijkheden voor profilering. Daarnaast start begin 2015 een gezamenlijke servicedesk waar vervoerders en overheden hun vragen en verzoeken over stations kwijt kunnen.

Onze klanten
De belangen van onze directe en indirecte klanten, spoorvervoerders, treinreizigers en verladers staan centraal bij onze dienstverlening. ProRail voert jaarlijks een tevredenheidsonderzoek uit onder de vervoerders. Ook overleggen we met gemeenten en provincies hoe we het best aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kunnen voldoen.

Goederenvervoerders
Op diverse fronten is in 2014 samengewerkt met de goederensector. Zoals bijvoorbeeld om de punctualiteit op de Brabantroute te verbeteren. Het resultaat was een sterke stijging van deze punctualiteit. Daarnaast vinden reguliere accountgesprekken plaats (insteek: operationele zaken) en eens per kwartaal een directeurenoverleg (insteek: strategische issues). De samenwerking met het accountmanagement van Keyrail is in 2014 verder ingevuld zodat er één loket is ontstaan waar goederenvervoerders met hun vragen of klachten terecht kunnen.

Havens en verladers
In toenemende mate wordt ook de samenwerking met havens, verladers, operators en terminals gezocht. Met deze partijen, en uiteraard de vervoerders, is de Lange Termijn Spooragenda ontwikkeld en als uitvloeisel daarvan de contouren voor het Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer. Daarnaast worden havens en verladers nauw betrokken bij het ontwikkelen van het maatregelenpakket voor het dossier 3e Spoor Duitsland.

Integratie Keyrail
Eind 2014 hebben de aandeelhouders van Keyrail besloten dat Keyrail in ProRail geïntegreerd zal worden. Alle publieke taken van Keyrail en de Keyrailmedewerkers gaan over naar ProRail. Het integratietraject is eind 2014 gestart en wordt naar verwachting medio 2015 afgerond.

Consumentenorganisaties
Het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) heeft een belangrijke functie voor ons. Door met het Locov te overleggen, kunnen wij het (kritisch) perspectief van de reizigers meenemen in onze afwegingen en beslissingen. ProRail vraagt de consumentenorganisaties uit het Locov om zienswijzen en adviezen. Zo hebben we in juli advies gevraagd over de ontwerpregels die ProRail hanteert bij ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. Naast het reguliere overleg met het Locov belegden we in 2014 samen met NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu meer dan 40 themasessies waarin we de consumentenorganisaties meer inzicht boden in de (uitvoerings-)strategie en activiteiten van ProRail die directe impact kunnen hebben op reizigers. In de sessies kwamen onder meer grote buitendienststellingen, de capaciteitsverdeling, ontwerpregels voor infrastructurele wijzigingen aan bod en de norm 'extra reizigersminuten' die door de consumentenorganisaties zelf werd geïntroduceerd. Met de sessies willen we zichtbaar maken wat we doen om hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken en nemen we de kennis, ervaring en feedback van de consumentenorganisaties waar mogelijk mee in ons beleid.

Medewerkers
We willen een betrokken werkgever zijn en vinden het belangrijk dat onze medewerkers een goede balans kunnen handhaven tussen werk en privé. Tevens willen we een doelgerichte organisatie zijn, die een gezonde personeelsopbouw kent. Vakmanschap aanboren en verder ontwikkelen, en de betrokkenheid, wendbaarheid en het enthousiasme van onze medewerkers zijn essentieel om onze ambitie te realiseren.

Internationaal vergelijken

De Beheerconcessie van de overheid schrijft voor dat de spoorbeheerder zijn prestaties eens per vier jaar internationaal vergelijkt met andere infrabeheerders. In 2011 is deze zogeheten benchmark voor het laatst uitgevoerd, over de periode 2006-2009. ProRail vergelijkt zijn prestaties met de beste en meest vergelijkbare infrabeheerders in Europa: Zweden, België, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Duitsland. Het volgende vergelijkingsonderzoek vindt plaats in 2015.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

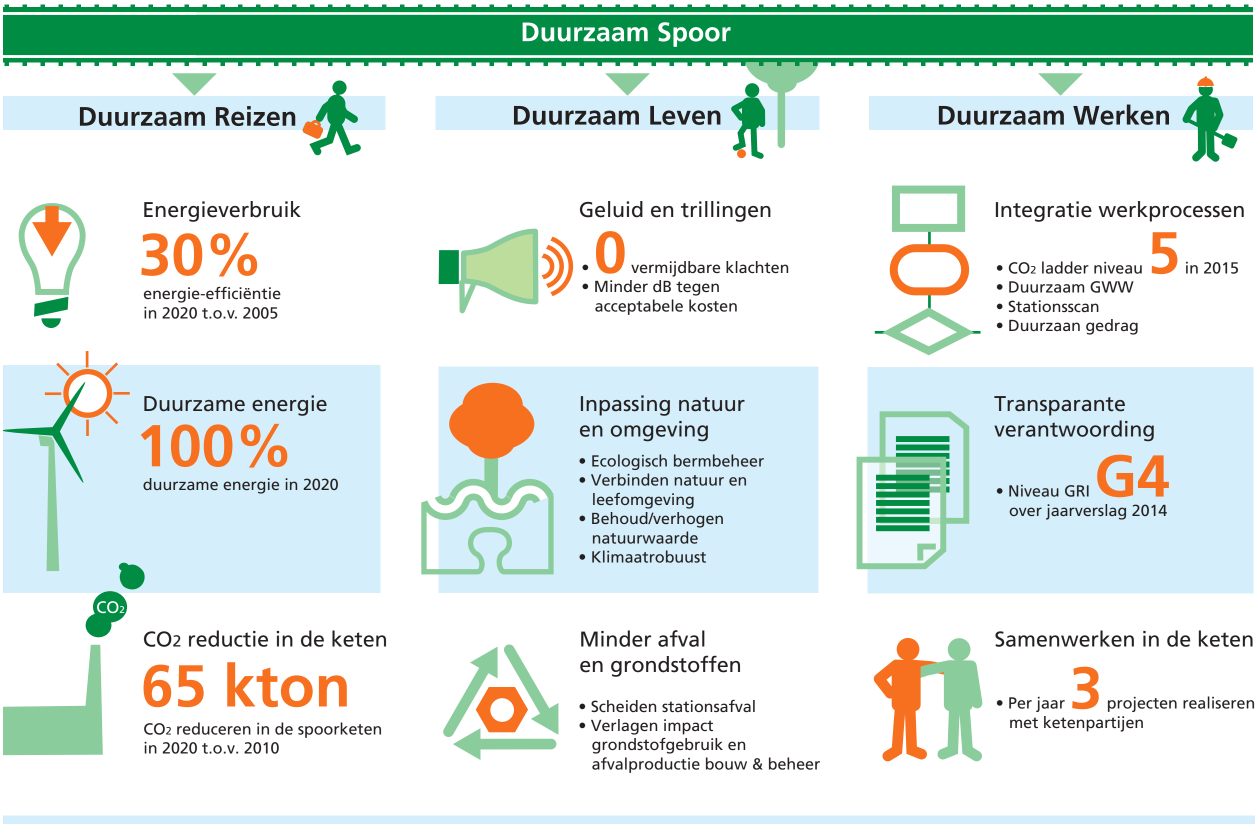
Sturing en beheersing
Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail en in ons managementsysteem. Belangrijke onderdelen van ons beleid voor maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn veiligheid en milieu.

Naast het streven naar een veiliger en duurzaam spoor, dat sinds 2012 onderdeel is van de strategische doelstellingen, bestaat er binnen ProRail aandacht voor transparantie, goed opdrachtgeversschap, goed werkgeverschap en integriteit.

Het hiervoor opgezette managementsysteem wordt jaarlijks gecontroleerd door onze Corporate Auditafdeling. Zie ook strategie en risicomanagement.

Duurzaamheid in de strategie
In de Lange Termijn Spooragenda stelt het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat het spoor, in vergelijking met andere modaliteiten, zijn leidende positie als duurzaam

Meerjarenplan Duurzaamheid 2013 - 2015



transportmiddel moet behouden en voorop moet blijven lopen op het gebied van duurzame innovaties. Bovendien biedt duurzaamheid ook mogelijkheden tot kostenreductie door bijvoorbeeld efficiënter te rijden waardoor energie wordt bespaard. Deze verwachting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere stakeholders is mede daarom onderdeel van onze strategie.

In 2013 heeft ProRail de doelstelling ‘duurzaam spoor’ uitgewerkt in de gebieden reizen, leven en werken waarin we meetbare doelen hebben geformuleerd op korte en lange termijn en een start gemaakt met het uitvoeren ervan. Dit heeft in 2014 verder opvolging gekregen.

Duurzaam reizen
ProRail wil de bijdrage van de spoorinfrastructuur aan de uitstoot van CO_2 zoveel mogelijk beperken. Dit doen wij door onze aandacht te richten op minder energieverbruik, de inkoop van duurzame energie en de reductie van CO_2 in de spoorketen.

Duurzaam leven
We streven naar de beste inpassing van het spoor in de omgeving en naar minder nadelige effecten op mensen, flora en fauna in de directe omgeving van het spoor. Het gaat daarbij onder meer om geluid en trillingen, biodiversiteit en afval- en grondstoffen.

Duurzaam werken
ProRail wil een bedrijf zijn waar medewerkers zich verantwoordelijk voelen voor een duurzaam spoor. We zijn transparant en zorgen dat duurzaamheid is ingebed in ons gedrag en onze processen. Ook gaan we de dialoog over duurzaamheid aan met onze stakeholders en omgeving.

Organisatie duurzaamheid
De aansturing van het duurzaamheidsbeleid vindt plaats in de bedrijfseenheden, ondersteund door een centrale staf. Deze aansturing is vastgelegd in het milieumanagementsysteem. Ieder kwartaal wordt de voortgang op onze duurzaamheidsdoelen besproken in het directieteam, maandelijkse sturing wordt gedaan door het hoger management.


ProRail
ProRail

Stakeholdersdialoog

We doen jaarlijks onderzoek naar de klanttevredenheid en de reputatie onder onze vervoerders, spoorpartners, overheden, omwonenden, het algemene publiek en medewerkers.

Betrokkenheid van onze stakeholders

Tevredenheid van onze klanten
Jaarlijks wordt door ProRail een Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) gehouden onder de vervoerders. In het Beheerplan 2014 is vastgelegd dat de klanttevredenheid in het verslagjaar wordt bepaald door een cijfer voor de prestaties van ProRail in het algemeen (subjectief) en een cijfer voor vooraf gedefinieerde prestaties van ProRail (objectief). Op deze KPI is in 2014 een audit gedaan. Met het huidige KTO is invulling gegeven aan de compliance-acties die uit de audit volgden.

	2012	2013	2014
Reizigers – subjectief	7,1	6,8	6,7
Reizigers – objectief	nvt	7,0	6,7
Reizigers totaal	*7,1*	*6,9*	*6,7*
Goederen – subjectief	6,3	6,3	6,7
Goederen – objectief	nvt	7,0	7,0
Goederen totaal	*6,3*	*6,7*	*6,8*
ProRail totaal	**6,7**	**6,8**	**6,7**

Dit jaar was de reactie op het klanttevredenheidsonderzoek laag onder goederenvervoerders: in 2013 reageerden 13 van de 21 vervoerders, in 2014 kregen we respons van 4 van de 17. Navraag leert dat de belangrijkste reden voor de lage respons de onvrede over de afgesloten Toegangsovereenkomsten 2015 was en dan met name de daarin opgenomen stijging van de gebruiksvergoeding. Voor de reizigersvervoerders gold dat 6 van de 6 respondenten reageerden. Alle scores zijn een rekenkundig gemiddelde zonder weging naar vervoersomvang of anderszins. De belangrijkste aandachtspunten uit het klanttevredenheidsonderzoek :

Reizigersvervoerders
- Waardering voor de samenwerking in het algemeen, het vakmanschap en de afdelingen Accountmanagement, Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding.
- Vervoerders missen vaak een proactieve houding, vinden ProRail verzuild en vinden dat resultaten achterblijven bij de gemaakte beloftes.
- Vervoerders doen de oproep om hen goed te betrekken bij functiewijzigingen en projecten: denk niet voor de klant, maar met de klant. Communiceer over wijzigingen in scope en planning bij infraprojecten.
- Stijging gebruiksvergoeding is te hoog in relatie tot geleverde kwaliteit.

Goederenvervoerders

- De stijging van de gebruiksvergoeding wordt ProRail zwaar aangerekend, evenals het ontbreken van voldoende compensatie in het kader van aanleg 3e Spoor Duitsland.
- Het proces van beantwoorden van klantvragen moet verbeteren (snelheid en kwaliteit).
- De klantgerichtheid van de organisatie moet verbeteren.

Klanttevredenheid afdeling Publiekscontacten

Met een klanttevredenheidsonderzoek wordt de performance van de afhandeling gevolgd en krijgen wij een goed beeld van ervaring en waardering van het publiek voor het contact met ProRail. Het gemiddelde over 2014 is een 7,8.

Reputatieontwikkeling 2014

Ook in 2014 is maandelijks de reputatie onder treinreizigers gemeten volgens het reputatiemodel RepTrak. Het model is gebaseerd op de strategische doelstellingen van ProRail en de uitkomsten worden genormeerd naar de internationale transportindustrie, waarmee een realistisch beeld wordt verkregen. De reputatie scoort over het jaar 2014 een gemiddelde waarde van 52 en is daarmee binnen de gestelde norm van 52. ProRail wordt gemiddeld tot bovengemiddeld geëvalueerd op de reputatie-aanjagers en strategische prioriteiten. Hierbij wordt het meest herkend dat ProRail een veilig spoor hoog in het vaandel heeft staan. ProRail scoort ondergemiddeld op openheid en transparantie. De reputatiewaardering wordt beïnvloed door operationele prestaties, deze vormen samen met communicatie een kritische succesfactor. In 2014 zorgden operationele verstoringen voor een lager reputatiecijfer, zoals een ontsporing in Hilversum, het in de avondspits stilleggen van het treinverkeer rond Den Haag en Rotterdam en uitloop van werkzaamheden rond Tilburg.

Reputatie onder stakeholdergroepen

Eind 2014 is het jaarlijkse reputatieonderzoek onder de stakeholdergroepen Overheden, Bouwsector en Arbeidsmarkt gehouden.

De reputatie onder overheden en arbeidsmarkt (52,8) is in 2014 in lijn met de gemiddelde waardering voor de internationale transportindustrie. De score bij overheden is licht gestegen: van 54,2 in 2013 naar 55,1 in 2014. De reputatie onder (potentiële) arbeidsmarkt is gedaald, van 56,2 in 2013 naar 52,8 in 2014, maar blijft gemiddeld.
De bouwsector waardeert onze reputatie als bovengemiddeld en laat vergeleken met vorig jaar een significante stijging zien (58,2 in 2013; 62,4 in 2014). De stakeholdergroepen evalueren onze strategische prioriteiten gemiddeld tot goed, waarbij de prioriteit ‘veilig spoor’ het best wordt gewaardeerd.

Op het thema veiligheid scoort ProRail onder alle stakeholdergroepen bovengemiddeld. Daarnaast wordt ProRail door overheden en bouwsector goed geëvalueerd op de strategische thema’s betrouwbaar & punctueel spoor en op duurzaam spoor.

De stakeholdergroepen stellen zich doorgaans ondersteunend op naar ProRail. Ze beoordelen met name dat ProRail crisisbestendig is, een autoriteit is in mobiliteit en deelneemt in vraagstukken op het gebied van mobiliteit. Het vertrouwen in onze organisatie is in de arbeidsmarkt gedaald. Alle doelgroepen zijn relatief het meest kritisch over openheid en transparantie. In 2015 staat transparantie, mede ingegeven door de Lange Termijn Spooragenda, hoog op de agenda. Suggesties ter verbetering van ProRails reputatie worden in 2015 opgepakt.

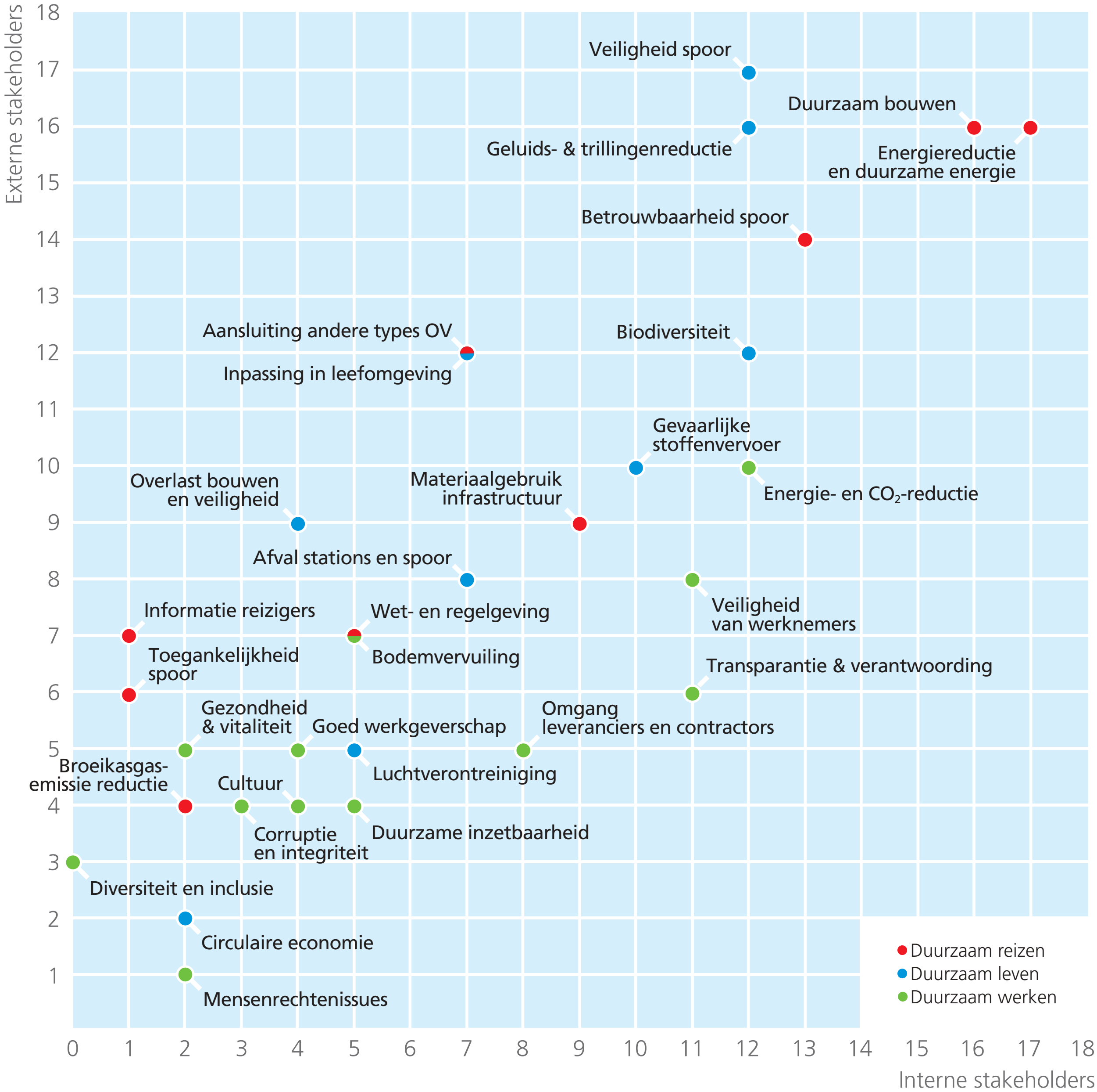
Materialiteitsanalyse

Begin 2013 heeft ProRail een materialiteitsanalyse met en voor stakeholders afgerond na consultaties bij enkele spoorpartners, vervoerders, een provincie, een belangenorganisatie van reizigers, de ondernemingsraad van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Doel van de analyse was een diepgaande dialoog met stakeholders, onder meer over maatschappelijke onderwerpen die relevant zijn voor het beleid van ProRail in brede zin zoals veiligheid, energieverbruik, betrouwbaarheid van het spoor en arbeidscondities.

Het resultaat van deze consultatie is een zogenaamde materialiteitsmatrix die in 2013 door de directie van ProRail is geaccordeerd. In deze materialiteitsmatrix worden de thema's gevisualiseerd in termen van het belang dat ze hebben voor stakeholders tegen het belang voor de organisatie. Deze analyse is door ProRail gebruikt voor het bepalen van het beleid en voor het bepalen van de inhoud van dit jaarverslag conform de richtlijnen van het Global Reporting Initiative.

Hieronder is een korte toelichting opgenomen van de belangrijkste thema's in de materialiteitsmatrix.

Materialiteitsmatrix ProRail



Duurzaam bouwen
In 2013 had ProRail circa 1.300 bouwprojecten onderhanden. Dat waren vaak maatwerkprojecten in stedelijke gebieden die impact hebben op mens en milieu. ProRail neemt duurzaamheidsaspecten al vanaf de planfase mee in projecten en houdt rekening met de hele levenscyclus van de aan te leggen infrastructuur of object(en). Hierbij wordt onder meer gekeken naar energie & klimaat, duurzame bereikbaarheid, materialen & grondstoffen, leefomgeving, natuur & ruimte, kosten & waarde en water & bodem.

Energie & CO_2-reductie
Ongeveer 1,3% van het nationale elektriciteitsverbruik gaat naar het spoor. Een groot deel is toe te schrijven aan het verbruik van de treinen. Het energieverbruik van ProRail staat gelijk aan het verbruik van bijna 15.000 huishoudens per jaar. Reductie van het energieverbruik en CO_2-emissies dragen bij aan kleinere impact van het spoor op het leefmilieu en verlagen tevens de operationele kosten van ProRail.

Veiligheid
Reizigers moeten kunnen rekenen op betrouwbare en veilige infrastructuur. Naast de veiligheid van reizigers (veilig reizen) gaat het ook om de veiligheid van medewerkers van ProRail, vervoerders en onze opdrachtnemers (veilig werken) en de veiligheid van het spoor voor de omgeving (veilig leven).

Voor de omgeving en omwonenden is de beveiliging van spoorwegovergangen een belangrijk aandachtspunt. ProRail voerde, net als in voorgaande jaren, in 2014 regelmatig campagne om het bewustzijn te vergroten van de risico's op en rond het spoor.

Werken aan en rond het spoor kent specifieke risico's zoals de hoogspanning op de bovenleiding en het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Samen met onze aannemers zorgen we dat niemand daarbij onnodig risico loopt. Zo hebben we in de spoorbranche gezamenlijk afspraken gemaakt over veilig werken.
We bekijken zorgvuldig of het treinverkeer tijdens werkzaamheden moet worden aangepast. En iedereen die op spoorwegterrein komt, moet daarvoor met ingang van 2014 een geldig Digitaal Veiligheidspaspoort hebben.

Geluids- en trillingenreductie
ProRail treft waar nodig maatregelen om hinder door geluid en trillingen te verminderen. In opdracht van de Rijksoverheid voeren wij de geluidmaatregelen uit die voortvloeien uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), zoals het plaatsen van raildempers, geluidsschermen en het reduceren van mogelijke hinder van machines en bouwverkeer bij spoorvernieuwingen.



Betrouwbaarheid spoor
ProRail besteedt veel aandacht aan het terugbrengen van het aantal vermijdbare verstoringen naar nul. Zo wordt bij winterweer een aangepaste dienstregeling ingezet en werken sneeuwploegen aan een snel herstel van vastgelopen wissels. Verder werken we samen met de overheid aan extra voorzieningen op stations. Als we vernieuwingen aan het spoor uitvoeren, voorzien we reizigers tijdig van informatie hierover, via de borden op de stations en via publieke media als kranten, internet en social media.

Biodiversiteit en Inpassing in leefomgeving
Met zorgvuldig beheer van de 3.600 hectare aan spoorbermen en de bouw van ecoducten en faunapassages ondersteunen wij het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit. Ook onderzoeken we de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor het spoor en hoe we daarop kunnen anticiperen. Zo houden we het spoor toekomstbestendig.

Aansluiting andere types OV
Het spoor speelt een grote rol in de mobiliteit van Nederland. Gebruikers verwachten dat de trein een goed alternatief is voor bijvoorbeeld de auto en de vrachtauto. Wij werken aan hoogfrequente, snelle, betrouwbare verbindingen met goede aansluitingen op andere vervoertypes. Zo blijft het spoor een aantrekkelijke en toekomstbestendige vorm van mobiliteit.

Vervoer gevaarlijke stoffen
Onder gevaarlijke stoffen verstaan we brandbare en giftige gassen en vloeistoffen, zoals chloor, benzine en ammoniak. Als deze stoffen vrijkomen, kan dat grote gevolgen voor de omgeving hebben. Daarom doen we er – samen met overheden en vervoerders – alles aan om de risico's te beperken en het transport zo veilig mogelijk te maken. Met alle betrokken partijen maken we duidelijke afspraken over veilig transport. In 2014 werkten we met Keyrail en de goederenvervoerders aan Informatie Gevaarlijke Stoffen (IGS), een centraal informatiesysteem waarin actuele informatie wordt bijgehouden over wagens met gevaarlijke stoffen. IGS kan ook een rol gaan spelen voor Basisnet Spoor, een systeem dat op termijn aan gemeenten en industrie duidelijkheid biedt over het transport van gevaarlijke stoffen. Adequate informatievoorziening is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Mensenrechten
ProRail respecteert (internationale) wet- en regelgeving en hanteert het uitgangspunt dat minimaal aan de norm wordt voldaan. ProRail opereert in een Nederlandse markt en doet hoofdzakelijk zaken met Nederlandse stakeholders. Voor ProRail is het voldoen aan mensenrechten een vanzelfsprekendheid. ProRail houdt zich op dit terrein vooral bezig met het oplossen van eventuele klachten van medewerkers of partijen waarmee ProRail zaken doet als een medewerker of derde partij zich gediscrimineerd voelt. In voorkomende gevallen is het Reglement Klachtenprocedure Ongewenst Gedrag van toepassing. ProRail heeft tevens een Gedragscode voor medewerkers en vertrouwenspersonen die speciaal zijn opgeleid ten behoeve van de klachtenprocedure.


Kandt b.v.
Kandt b.v.

Besturing

ProRail is een niet-beursgenoteerde vennootschap volgens het verzwakte structuurregime. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enige aandeelhouder van ProRail B.V. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Corporate governance

Structuur van de onderneming
De relatie die ProRail heeft met het ministerie van Infrastructuur en Milieu kent twee elementen. Als eerste is het ministerie van Infrastructuur en Milieu de enige aandeelhouder van de structuurvennootschap ProRail B.V.
De secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vervult de rol van aandeelhouder. De betrokkenheid van het departement is hierbij gericht op de continuïteit van de vennootschap. Jaarlijks is er een vergadering van aandeelhouders, waarin onder andere eventuele benoemingen van raad van commissarissen en de jaarrekening worden besproken. Het tweede element is de relatie met de beleidsdirectie openbaar vervoer en spoor. Deze ressorteert onder het directoraat-generaal bereikbaarheid. Met de beleidsdirectie vindt afstemming plaats over de uitvoering van beleid door ProRail. Hiervoor zijn onder andere een kwartaal- en directeurenoverleg ingericht. Daarnaast is er dagelijks contact om over dossiers af te stemmen.

De directie
Ultimo 2014 bestaat de directie van ProRail uit één statutair bestuurder die samen met drie niet-statutaire directieleden leiding geeft aan de vijf bedrijfsonderdelen van ProRail. Met ingang van 1 juli 2014 is mevrouw Gout-van Sinderen terugtreden als president-directeur van ProRail. Ultimo 2014 bestaat de directie uit:

Naam	Functie	Verantwoordelijk voor
Patrick Buck	Statutair bestuurder / President-Directeur (waarnemend)	Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie, strategische en bestuurlijke relaties, interne audits
	Directeur Projecten	Aanleg en verbetering spoorinfra en stations, milieu en duurzaamheid
Eelco de Boer	Directeur Financiën a.i.	Financiën, planning & control en facilitaire zaken
Hugo Thomassen	Directeur Vervoer en dienstregeling (waarnemend)	Klantrelaties met de reizigers- en goederenvervoerders, aanbieden van diensten aan deze vervoerders en de ontwikkeling en verdeling van de capaciteit op het spoor
Wim Knopperts	Directeur Operatie (waarnemend)	Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor reizigers- en goederenvervoerders

De directie stelt de visie, missie, strategie en doelstellingen vast en is verantwoordelijk voor de realisatie ervan. De bedrijfseenheden zijn verantwoordelijk voor uitvoering van de strategische doelen. Onderwerpen voor het directieoverleg worden altijd geagendeerd door een directielid. De planning van de directievergadering is onderwerp van gesprek. Dossiers worden besproken in de directie wanneer deze het domein van een van de directies overschrijden.

De raad van commissarissen
De raad van commissarissen (de Raad) houdt toezicht op het beleid en op de algemene gang van zaken van ProRail en bespreekt en toetst onder meer:
- de realisering van doelstellingen;
- de strategie en risico's;
- de opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen;
- het financiële verslaggevingsproces; en
- de naleving van wet- en regelgeving.

ProRail is ingericht volgens een 'two-tier' corporate bestuur, waarbij de Raad onafhankelijk is van de directie, van elkaar en van welk deelbelang dan ook. Bij het vervullen van hun taak richten de commissarissen zich op het belang van de vennootschap en de daaraan verbonden onderneming. De Raad heeft zijn functioneren vastgelegd in het Reglement raad van commissarissen.

Benoeming, deskundigheid en samenstelling van de raad van commissarissen
De voordracht van leden van de raad van commissarissen geschiedt na overleg met de ondernemingsraad. De leden van het statutair bestuur en de raad van commissarissen worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders. Dit gebeurt op basis van een bindende voordracht van de raad van commissarissen (ten minste twee personen).

De algemene vergadering van aandeelhouders bepaalt ook het aantal leden van het statutair bestuur, het bezoldigingsbeleid en ze wijst de voorzitter van het statutair bestuur aan.

De niet-statutaire leden van de directie worden door de raad van commissarissen benoemd. De beoordelingsgesprekken met deze directieleden worden gevoerd door de Raad, die ook hun bezoldiging vaststelt.

De raad van commissarissen bestaat uit minimaal drie natuurlijke personen. De algemene vergadering van aandeelhouders heeft het aantal leden van de Raad vastgesteld op vijf. In de statuten van ProRail is opgenomen dat een commissaris maximaal voor drie termijnen van vier jaar kan worden benoemd.

De raad van commissarissen streeft ernaar dat relevante kennisgebieden voor ProRail zijn vertegenwoordigd in de Raad en de directie. Daarnaast streeft de Raad naar een gemengde samenstelling van de Raad en de directie, en heeft zij een profielschets opgesteld waarin de gewenste deskundigheid en achtergrond van haar leden is beschreven. Daarbij is rekening gehouden met de aard en de activiteiten van ProRail. De raad van commissarissen evalueert de profielschets regelmatig om daaruit conclusies te trekken voor de eigen samenstelling, omvang en werkwijze.

Commissies van de raad van commissarissen
De raad van commissarissen heeft een selectie- en benoemingscommissie, een remuneratiecommissie en een auditcommissie ingesteld. Lees meer over de reglementen van deze commissies of bekijk de beschrijving van de commissarissen.

Selectie- en benoemingscommissie
De selectie- en benoemingscommissie bereidt de besluitvorming voor bij de selectie en benoeming van commissarissen en leden van de directie. Daarvoor maakt de commissie onder meer een voorstel voor de profielschets. Verder stelt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen op en doet zij voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en directieleden. Verder houdt zij toezicht op het beleid van het bestuur voor de selectiecriteria en benoemingsprocedures voor het hoger management. De commissie bestaat uit vier leden.

Remuneratiecommissie
De remuneratiecommissie stelt het beloningsadvies op voor de directieleden en legt dit advies ter goedkeuring voor aan de Raad. Op advies van de remuneratiecommissie – en in overeenstemming met de Corporate Governance Code – stelt de Raad het remuneratierapport vast voor de directie van ProRail. De remuneratiecommissie bestaat uit vier leden.

Auditcommissie
De auditcommissie ziet toe op de kwaliteit van de financiële informatievoorziening. Deze commissie richt zich ook op de transparantie en betrouwbaarheid van toekomstgerichte en niet-financiële informatie. De auditcommissie bestaat uit drie leden.

Belangenverstrengeling
De Nederlandse Corporate Governance Code is bij ProRail verankerd in de statuten, het Reglement raad van commissarissen, de reglementen van de commissies van de raad van commissarissen, in een Gedragscode en in de Regeling vermoede misstanden.
Nevenfuncties van commissarissen moeten tijdig aan de president-commissaris worden gemeld. Nevenfuncties van de leden van de raad van commissarissen zijn in dit jaarverslag toegelicht in het *Bericht van de raad van commissarissen*.

Corporate Governance Code
De Nederlandse Corporate Governance Code bevat principes die zijn uitgewerkt in concrete best practice-bepa-

lingen. In dit jaarverslag geven we aan hoe we de principes en de best practice-bepalingen van de Code in 2014 hebben toegepast. Waar we een bepaling niet hebben toegepast, motiveren we dat.

Best practice-bepalingen
De best practice-bepalingen van de Corporate Governance Code regelen de verhoudingen tussen het bestuur, de commissarissen en de aandeelhouders. De principes kunnen worden opgevat als breed gedragen, algemene opvattingen over *good corporate governance*.

De Code staat niet op zichzelf
De Code is geschreven voor beursvennootschappen met een statutaire zetel in Nederland. Ook kan deze Code een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van staatsdeelnemingen. Daarom handelt ook ProRail op basis van deze Code.

Verankering van de Code
De Nederlandse Corporate Governance Code is bij ProRail verankerd in de statuten, het Reglement raad van commissarissen, de reglementen van de commissies van de raad van commissarissen, in een Gedragscode en in de Regeling vermoede misstanden.

Afwijkingen van de Code
De Code is op enkele onderdelen niet van toepassing:

- ProRail opereert als een maatschappelijke onderneming waarvan alle aandelen in handen zijn van de overheid. Een aantal principes en bepalingen die horen bij beursgenoteerde vennootschappen (zoals certificering van aandelen) of institutionele beleggers (zoals uitoefening stemrecht) passen we daarom niet toe.
  > heeft betrekking op II.1.9 t/m II.1.11, II.2.4 t/m II.2.7, II.2.13c, II.2.13d (i t/m iv), III.2.2e, III.6.4, III.7.1, III.7.2, IV.1.1 t/m IV.1.3, IV.1.7, IV.2.1 t/m IV.2.8, IV.3.1 t/m IV.3.4, IV.3.6, IV.3.11 t/m IV.3.13, IV.4.1 t/m IV.4.3
- Het principe en de bepalingen van een '*one-tier* bestuursstructuur' zijn niet van toepassing.
  > heeft betrekking op III.8.1 t/m III.8.4
- De bepaling dat de auditcommissie zich richt op het toezicht op het beleid van de vennootschap over tax-planning, is niet van toepassing vanwege de aard van de activiteiten van ProRail.
  > heeft betrekking op III.5.4e
- De hoogte van de ontslagvergoeding voor een bestuurder van maximaal eenmaal het jaarsalaris is niet contractueel vastgelegd.
- Het terugvorderen van de variabele bezoldiging die is toegekend op basis van onjuiste (financiële) gegevens ('*claw-back* procedure') is niet opgenomen in de arbeidscontracten. De beloning van de leden van het statutair bestuur bestaat per 1 januari 2013 uit een vaste component.
  > heeft betrekking op II.2.11
- De belangrijkste elementen van de arbeidscontracten van de bestuurders worden in het jaarverslag vermeld en dit verslag wordt via internet gepubliceerd.
  > heeft betrekking op II.2.14

Risicomanagement

Het risicomanagementsysteem van ProRail is gebaseerd op het COSO-ERM-model en is in 2014 breder en dieper in de organisatie ingevoerd. Het inventariseren van de belangrijkste risico's voor de organisatie is belegd bij het management van ProRail. Als onderdeel van het overkoepelend risicomanagementsysteem van ProRail hebben wij ook een systeem voor risicomanagement speciaal ingericht voor veiligheid, milieu en bouwprojecten. De uitkomsten worden integraal vastgelegd in de reeds in 2013 geïmplementeerde Governance, Risk en Compliance Software.

Verantwoordelijkheid

De directie is verantwoordelijk voor het integraal risicomanagement. Om de grootste risico's goed te beheersen, heeft ProRail een *risk committee* dat bestaat uit de directie, de manager Business Control en de manager Corporate Audit. Het committee komt op kwartaalbasis bijeen. ProRail heeft een negental toprisico's gedefinieerd. Deze negen toprisico's kennen hun weerslag in de vier categorieën, om de ondernemingsdoelstellingen te kunnen realiseren, namelijk: de strategische-, operationele-, rapportage-, en compliance risico's.

Om haar risico's te beheersen, hanteert ProRail het *three lines of defence*-principe:

- *Eerste lijn*: het management. De managers van de bedrijfsonderdelen zijn verantwoordelijk voor het opsporen, evalueren en managen van alle risico's binnen hun bedrijfsprocessen.
- *Tweede lijn*: ProRail Risicomanagement en Compliance, onder verantwoordelijkheid van de directeur Financiën. De tweede lijn is verantwoordelijk voor het formuleren van beleid, het bewaken van het risicomanagementproces, het ondersteunen van de bedrijfseenheden en het rapporteren aan diverse stakeholders.
- *Derde lijn*: ProRail Corporate Audit. De afdeling Corporate Audit toetst jaarlijks de opzet, het bestaan en de werking van het risicomanagement van ProRail. Deze toets is in 2014 uitgevoerd op het beheersingsproces van de toprisico's. De risicoanalyses, beheersingsmaatregelen en de toetsing van het risicomanagementsysteem wordt ieder kwartaal besproken in het *risk committee* en met de raad van commissarissen.

De risico's op het gebied van milieu en veiligheid nemen een aparte, belangrijke plaats in. Expertteams formuleren het beleid en volgen de milieu- en veiligheidsincidenten samen met de betrokken medewerkers. Deze teams rapporteren rechtstreeks aan de directie en via de kwartaalrapportages risicomanagement aan het *risk committee*.

Bevindingen 2014

ProRail streeft er naar om de gesignaleerde risico's, de kans op materiële fouten, het nemen van verkeerde beslissingen en het verrast worden door onvoorziene omstandigheden zoveel mogelijk te reduceren. Volledige uitsluiting hiervan is echter niet te garanderen.

In 2014 hebben wij de ambitie uitgesproken om het systeem van risicomanagement en de sturing op het beheersen van de toprisico's verder te concretiseren. Dit betekent onder andere dat de verplichtingen die voortvloeien uit de nieuwe Beheerconcessie 2015-2025 hierin verankerd worden.

ProRail heeft in 2014 vastgesteld dat een aantal interne beheersingsmaatregelen niet volledig het gewenste en ingeschatte effect heeft gesorteerd. In navolging daarop hebben wij aanvullend gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd op basis waarvan wij concluderen dat de niet volledig functionerende beheersmaatregelen voor zover wij weten geen materieel effect hebben op de in het jaarverslag en de jaarrekening gepresenteerde gegevens.

Achtereenvolgens zoomen wij nader in op de vier categorieën die door COSO-ERM worden onderscheiden om de ondernemingsdoelstellingen van ProRail te kunnen realiseren.

Strategische risico's

De continuïteit van ProRail hangt deels af van de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. Deze positie is sterk afhankelijk van een goede samenwerking in de waardeketen van onder andere aannemers, ProRail en vervoerders. Een goede verstandhouding met de omgeving – (de)centrale overheden en reizigersbelangen – is hierbij eveneens van groot belang. Over 2014 is niet gebleken dat dit geleid heeft tot ongewenst onvoorziene omstandigheden. Wij zijn in 2014 in staat geweest om het strategisch risico in voldoende mate te managen.

Operationele risico's

Operationele risico's omvatten onder meer het risico van (grote) verstoringen, risico's verbonden aan grote projecten en het risico van veiligheidsincidenten. Daarnaast is ProRail in de uitvoering van haar taken gevoelig voor weers- en natuurverschijnselen die tot een ernstige inbreuk op onze dienstverlening aan onze klanten kunnen leiden.
De beheersing van het risico op grote verstoringen van de dienstregeling is in 2014 verbeterd.

Rapportagerisico's

Rapportagerisico ontstaat als de tijdigheid, juistheid, kwaliteit of de betrouwbaarheid van de in- of extern verstrekte (niet) financiële gegevens, in het geding is. De complexiteit van de activiteiten en de omvang en gedetailleerdheid van de informatieverstrekking aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu inclusief de daarbij behorende financiële rapportages leiden tot een verhoogd rapportagerisico. In 2014 zijn verbeteringsacties gestart om de levering van tijdige, volledige en juiste informatie binnen

ProRail en richting onze stakeholders te verbeteren en daarmee eventuele onvolkomenheden in de toekomst structureel weg te nemen.

Compliance risico's
Compliance risico's betreffen de integriteit van ProRail en de naleving van wet- en regelgeving. Vanwege de sterk gereguleerde omgeving heeft ProRail te maken met compliance risico's. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om schending van de aanbestedingswet- en andere voor ProRail relevante wet- en regelgeving. Compliance risico's kunnen leiden tot reputatieschade, juridische schade, sancties en financiële schade.

Managementverklaring
Aan het eind van de jaarlijkse risicomanagementcyclus leggen managers en directeuren de mate van beheersing vast in een Managementverklaring Risicomanagement (MVRM). Daarbij stellen ze ook vast of en in hoeverre minder controleerbare zaken, zoals de bedrijfscultuur, bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. Naar aanleiding van de MVRM's 2014 is geconstateerd dat in een aantal bedrijfsonderdelen niet alle activiteiten, die verbonden zijn aan de uitvoering van risicomanagement, aantoonbaar zijn uitgevoerd. Mede hierdoor is de interne beheersing niet op alle punten aantoonbaar op voldoende niveau. Er zijn acties bepaald om de beheersing in 2015 te verbeteren.

Klokkenluidersmeldingen
In 2013 is een vermoede misstand gemeld. Er is een diepgaand onderzoek ingesteld dat in 2014 is afgerond. Van een beperkt aantal medewerkers is komen vast te staan dat zij hun bevoegdheden te buiten zijn gegaan en in strijd met de geldende voorschriften hebben gehandeld. Er zijn passende stappen gezet en de directie heeft naar aanleiding van bovengenoemd onderzoek extra beheersmaatregelen getroffen.

In 2014 zijn er drie meldingen geweest via de vertrouwenspersoon dan wel *hotline* die intern opvolging hebben gekregen. Wij zijn van mening dat de onderhavige meldingen op basis van de huidige inzichten niet leiden tot materiële effecten voor de jaarrekening.

In control statement
Over 2014 hebben managers en directieleden naast het MVRM een intern *in control statement* afgegeven.
De verbeterpunten die hieruit voortvloeien worden vertaald naar concrete actieplannen om onze risico's en de daarbij behorende beheersmaatregelen nog beter af te stemmen op onze ondernemingsdoelstellingen en de vanaf 2015 geldende beheerconcessie met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Een systeem van risicomanagement kan nooit absolute zekerheid geven. Onvoorziene gebeurtenissen, bewuste of onbewuste menselijke fouten of vergissingen kunnen aanzienlijke gevolgen hebben. Maar deze beperking is noodzakelijkerwijs verbonden aan alle risicobeheersing- en controlesystemen. Hiermee rekening houdend, kunnen we met een redelijke mate van zekerheid verklaren dat de financiële rapportages voor zover wij weten geen materiële onjuistheden bevatten.

Maatschappelijk verslaggevingsbeleid

Reikwijdte
Onze MVO-verslaglegging (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen) betreft ProRail én de keten waarin wij actief zijn. Wij concentreren ons op de kernprestatie-indicatoren (KPI's) van ProRail zelf en de mate waarin onze prestaties van invloed zijn op de keten. Deelnemingen blijven buiten beschouwing.

Keuze van onderwerpen
In plaats van een uitputtende weergave van al onze activiteiten kiezen we voor thema's en onderwerpen met hoge relevantie en impact. Het resultaat geeft een goed beeld van onze strategie en van de activiteiten in 2014.

Prestatie-indicatoren
We maken onze prestaties inzichtelijk en meetbaar met prestatie-indicatoren. In de eerste plaats zijn dat indicatoren die we hebben afgesproken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast meten we prestaties die met andere stakeholders zijn overeengekomen. De indicatoren die in dit jaarverslag worden besproken, geven een goed beeld van onze maatschappelijke doelen en prestaties en spelen een belangrijke rol bij de sturing van de organisatie.

Bij het definiëren van de indicatoren heeft ProRail zich gebaseerd op afspraken die we hebben gemaakt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de andere stakeholders, en daarnaast op relevante internationale standaarden. Het uitgangspunt is telkens dat de indicator op een betrouwbare wijze moet kunnen worden bepaald. Wanneer dat niet mogelijk is, geven we een schatting. Als dat zo is, melden we dat. De definities van de gerapporteerde prestatie-indicatoren zijn opgenomen bij de desbetreffende vermelding van de prestatie-indicator in het jaarverslag op de website.

Consistentie
We streven ernaar om dit jaarverslag consistent te laten zijn met voorgaande jaarverslagen. Daar wijken we alleen van af als nieuwe inzichten daarom vragen. Als dat het geval is, melden we dat.

Verslaggevingscriteria

GRI
Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. Er is een tabel opgenomen met de standaarden, voorzien van een toelichting en een verwijzing naar de relevante onderwerpen in het jaarverslag. ProRail rapporteert over 2014 op basis van GRI-G4 op het Comprehensive-niveau. Onze maatschappelijke verslaglegging over 2014 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant, die daarover een verklaring aflegt die is opgenomen in dit jaarverslag.

Financiële verslaggevingscriteria
De financiële verslaggevingscriteria zijn opgenomen in de toelichting op de jaarrekening.

GRI-verslaggeving

Ernst & Young Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Spoorvervoer', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Profiel', 'Stakeholderdialoog', 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid' en 'GRI-tabel' in het jaarverslag 2014 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de *Sustainability Reporting Guidelines* G4 (Comprehensive) van *Global Reporting Initiative*, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De informatie in de GRI-tabel is meegenomen in de scope van de assurance-opdracht.

GRI-tabel

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
Strategie en analyse			
G4-1	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie.	Voorwoord, Directieverslag (Duurzaam spoor), Profiel (Strategie)	
G4-2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden.	Voorwoord, Profiel (Strategie), Stakeholders dialoog, Risicomanagement	
G4-3	Naam van de organisatie.	Corporate Governance	
G4-4	Voornaamste merken, producten en/of diensten.	Profiel	
G4-5	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie.	Organisatie en activiteiten (Werkgebied)	
G4-6	Het aantal landen waar de organisatie actief is (met relevantie voor de duurzaamheidskwesties).	Organisatie en activiteiten (Werkgebied)	
G4-7	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm.	Structuur van de onderneming	
G4-8	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren en soorten klanten).	Onze waardeketen, Onze stakeholders	
G4-9	Omvang van de organisatie.	Kerncijfers	
G4-10	Totale personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio.	Meerjarenoverzicht	
G4-11	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt.		Alle medewerkers van ProRail vallen onder de cao met uitzondering van enkele individuele directie- en managementleden (circa 1%).
G4-12	De waardeketen van de organisatie.	Onze waardeketen	
G4-13	Significante veranderingen tijdens de verslaggevingsperiode wat betreft omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.		Er hebben zich geen significante veranderingen voorgedaan wat betreft omvang, structuur, eigendom en de waardeketen tijdens de verslaggevingsperiode.
G4-14	Toepassing van het voorzorgsprincipe.		De spoorsector heeft materiele impact op klimaatverandering doordat het een grootverbruiker van energie is. ProRail kan als infrabeheerder het energieverbruik beïnvloeden. ProRail hanteert het voorzorgsprincipe als het gaat om klimaatverandering.
G4-15	Extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale charters, principes of andere initiatieven die worden onderschreven.	Duurzaam werken (Green deal duurzaam GWW)	ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven - UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC) - Meerjarenafspraken energie (MJA3) - Green Deal Duurzaam GWW - Code Tabaksblat - Code Goed Bestuur Publieke Dienstverleners - CO2 prestatieladder - Global Reporting Initiative
G4-16	Lidmaatschappen van verenigingen en/of nationale internationale belangenorganisaties.		Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rail Net Europe (RNE), European Rail Infrastructure Managers (EIM), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Ondergronds Bouwen, Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport, VNO-NCW, De Slinger Utrecht
G4-17	a. Overzicht van entiteiten opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van de organisatie of in gelijkwaardige documentatie. b. Entiteiten in de geconsolideerde jaarrekening die niet zijn opgenomen in het verslag.	Maatschappelijk verslaggevings-beleid	Deelnemingen (Keyrail, Relined) worden niet meegeconsolideerd en blijven daarmee buiten beschouwing van onze MVO-verslaglegging.
G4-18	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevings-beleid	

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-19	Overzicht van alle materiële aspecten die geïdentificeerd zijn in het proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Materialiteitsanalyse	
G4-20	De grenzen van de materiële aspecten die binnen de organisatie vallen.	Materialiteitsanalyse	
G4-21	De grenzen van de materiële aspecten die buiten de organisatie vallen.	Materialiteitsanalyse	
G4-22	Verslag van de gevolgen van eventuele aanpassingen van de informatie verstrekt in eerdere rapporten, en de redenen voor deze aanpassingen.	Jaarrekening (zie: stelselwijziging)	
G4-23	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van de reikwijdte en aspectenafbakening.		Er zijn geen significante veranderingen geweest tijdens de verslagperiode
G4-24	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken.	Materialiteitsanalyse	
G4-25	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden.	Materialiteitsanalyse	
G4-26	Benadering van het betrekken van belanghebbenden.	Materialiteitsanalyse	
G4-27	De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd.	Materialiteitsanalyse, Maatschappelijk verantwoord ondernemen, Duurzaam spoor	
G4-28	Verslaggevingsperiode.		Jaar 2014
G4-29	Datum van het vorige verslag.		29 april 2014
G4-30	Verslaggeving cyclus		Jaarlijks
G4-31	Contactpersoon		Zie http://www.prorail.nl/contact
G4-32	a. De ‘in accordance’ optie die de organisatie heeft gekozen. b. GRI-index voor de gekozen optie. c. Verwijzing naar het externe assurance-rapport, indien het rapport extern is geverifieerd.	GRI index	GRI4 Comprehensive met accountantscontrole
G4-33	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid	
G4-34	Bestuursstructuur van het hoogste bestuurslichaam en de commissies die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming ten aanzien van economische, sociale en ecologische impact.	Corporate governance	De directie besluit over strategische onderwerpen zoals ambitie en doelstellingen. De managementteams van de drie bedrijfseenheden besluiten over tactische onderwerpen zoals de planning, monitoring en investeringen in verbetermaatregelen. Het milieu- en veiligheidsbeleid op tactisch niveau wordt vastgesteld door het Landelijk Comité Milieu en Landelijk Comité Veiligheid, waarin de managementteams van de drie bedrijfseenheden met toereikend mandaat vertegenwoordigd zijn en namens de managementteams kunnen besluiten. De bedrijfseenheden nemen operationele besluiten.
G4-35	Het proces voor het delegeren van bevoegdheden door het hoogste bestuursorgaan naar managers en andere werknemers inzake de economische, sociale en ecologische onderwerpen.	Corporate governance	
G4-36	Verantwoordelijkheid voor economische, milieu-en sociale onderwerpen, op directieniveau en of functionarissen die rechtstreeks rapporteren aan het hoogste bestuursorgaan.	Corporate governance, Maatschappelijk verantwoord ondernemen	Duurzaamheid is een integraal onderdeel van het lijnmanagement, ondersteund door de staffunctie milieu. Milieu is een onderwerp dat integraal onderdeel uitmaakt van het werk van de drie bedrijfsonderdelen Vervoer en Dienstregeling, Operatie en Projecten. De directeuren van deze respectievelijke bedrijfseenheden dragen deze lijnverantwoordelijkheid.
G4-37	Het consultatieproces tussen stakeholders en het hoogste bestuursorgaan over economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Betrokkenheid van stakeholders	
G4-38	De samenstelling van het hoogste bestuursorgaan.	Corporate governance	
G4-39	Rol van de voorzitter van het hoogste bestuursorgaan.	Corporate governance	

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-40	Proces voor het bepalen van de kwalificaties en expertise van de leden van het hoogste bestuursorgaan en de criteria voor benoeming.	Corporate governance	
G4-41	Processen waarmee het hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden en gemanaged.	Corporate governance	
G4-42	De rol van het hoogste bestuurslichaam en top managers in de ontwikkeling, goedkeuring, en actualisering van de missie en visie, strategie, beleid en doelstellingen ten aanzien van economische, ecologische en sociale impact.	Duurzaam spoor	
G4-43	Maatregelen die zijn genomen om de kennis over economische, ecologische en sociale onderwerpen van het hoogste bestuursorgaan verder te ontwikkelen.	Corporate governance	In 2014 is het onderwerp duurzaamheid meerdere malen in het directieteam besproken waarbij ook duurzaamheidsonderwerpen inhoudelijk aan de orde zijn geweest.
G4-44	Evaluatieproces van de prestaties van het hoogste bestuursorgaan met betrekking tot de besturing van de economische, ecologische, en sociale onderwerpen en acties ondernomen naar aanleiding van deze evaluatie.	Corporate governance, Bericht van de raad van commissarissen	
G4-45	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij de identificatie en het managen van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Corporate governance, Risicomanagement	
G4-46	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij het beoordelen van de effectiviteit van risicomanagementprocessen van de organisatie ten aanzien van economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Corporate governance, Risicomanagement	Onderdeel van reguliere planning & control cyclus.
G4-47	De frequentie van de evaluatie door het hoogste bestuurslichaam ten aanzien van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Corporate governance, Risicomanagement	
G4-48	Het hoogste orgaan of functie die het duurzaamheidsverslag beoordeelt en goedkeurt en tevens zorgdraagt dat alle materiële aspecten zijn afgedekt.	Duurzaam spoor	De directie beoordeelt het jaarverslag. De directie heeft tevens de materialiteitsanalyse en het meerjarenplan duurzaamheid goedgekeurd.
G4-49	Het proces voor communicatie over kritische zorgen aan het hoogste bestuursorgaan.	Risicomanagement	De communicatie van kritieke zorgen richting de directie gaat onder andere via de vertrouwenspersoon, die de melding van een medewerker ontvangt. Daarnaast kunnen meldingen ook binnen komen via de klokkenluidersregeling (bron: ProRail Gedragscode)
G4-50	De aard en het totale aantal kritische zorgen die zijn gecommuniceerd aan het hoogste bestuursorgaan en de procedures die gevolgd zijn om deze aan te pakken en op te lossen.	Risicomanagement	
G4-51	Beloningsbeleid van de leden van het hoogste bestuurslichaam, topmanagers en leidinggevenden.	Bericht van de raad van commissarissen	
G4-52	Het proces voor het vaststelling van beloning.	Bericht van de raad van commissarissen	
G4-53	Het proces dat zorg draagt dat standpunten van belanghebbenden ten aanzien van beloning worden meegenomen.	Bericht van de raad van commissarissen	
G4-54	De verhouding van het jaarsalaris van de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van het jaarsalaris van alle werknemers.		Deze ratio bedroeg 4,4 in 2014, gemeten aan de hand van het totale jaarsalaris.
G4-55	De verhouding van de procentuele toename van de jaarlijkse totale vergoeding voor de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van deze toename voor alle werknemers.		De salarisstijging voor de best betaalde persoon bedroeg 0% in 2014. De salarisstijging op basis van het ProRail gemiddelde bedroeg 1,7% in 2014.

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-56	De waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie, zoals gedragscodes en ethische codes.		ProRail hecht aan een professionele opstelling van haar medewerkers. Zakelijke contacten –zowel binnen als buiten de organisatie – zijn integer, rechtmatig en doelmatig. ProRail verwacht van al haar medewerkers, onberispelijk gedrag, ongeacht hun functie. Zij voeren hun werk uit binnen de geldende normen voor het vakgebied en zijn verantwoordelijk voor eigen handelen, gedrag en keuzes. De kernwaarden van ProRail vormen de basis voor de opstelling van medewerkers (bron: ProRail gedragscode).
G4-57	De interne en externe procedures ten aanzien van ethiek en gedrag, alsmede zaken met betrekking tot integriteit, zoals hulplijnen of advieslijnen.		Elke ProRail-medewerker kan intern zijn melding doen van onethisch gedrag bij de vertrouwenspersonen. De vertrouwenspersonen geven indien daar behoefte aan is ook advies. Meldingen van buiten kunnen terecht komen bij de vertrouwenspersoon en deze kunnen echter ook direct bij de directie worden gemeld.
G4-58	De interne en externe procedures voor het melden van (vermoeden van) onethisch of onwettig gedrag, en zaken die verband houden met integriteit, zoals escalatie van het lijnmanagement, klokkenluidersre-geling of meldpunten.		Medewerkers van ProRail kunnen op een adequate en veilige wijze vermoede misstanden binnen de organisatie melden. Daarom is een integriteitsbeleid opgesteld. Een betrokkene van een vermoede misstand kan een melding maken bij een verantwoordelijke en/of zijn of haar leidinggevende. Daarnaast kan een melding worden gemaakt van ongewenst gedrag en integriteitsschendingen bij een vertrouwenspersoon (Ongewenst Gedrag en Integriteit). Een klacht kan ook (direct) worden ingediend bij de klachtencommissie. Een melding van ongewenst gedrag blijft altijd vertrouwelijk. De vertrouwenspersoon Integriteit heeft ook een signalerende rol. Dat betekent dat hij zich tot de directie kan wenden om misstanden aan de orde te stellen.
Economische prestatie-indicatoren			
	DMA: economische prestaties	Financiën, Jaarrekening	
	DMA: Effectieve bestedingen	Financiën, Jaarrekening	
	DMA: Lagere kosten	Financiën, Jaarrekening	
	DMA: Professioneel opdrachtgeversschap	Maatschappelijk verantwoord ondernemen	
G4-EC1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd.	Financiën, Jaarrekening	
G4-EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering.		Het spoor is gevoelig voor extreem weer. Treinreizigers weten dit uit eigen ervaring, maar ook statistisch is dit terug te zien. Langetermijn klimaatveran-dering brengt toename van een aantal extremen met zich mee. ProRail wil de effecten van een veranderend klimaat op het spoorsysteem inzichtelijk en beheersbaar maken. Deze ambitie hebben we vertaald in twee doelstellingen voor 2015 en 2020: 1. In 2015 heeft ProRail in samenwerking met de ketenpartners een routekaart naar een 'klimaat robuust' spoorsysteem uitgewerkt en vastgesteld. 2. In 2020 heeft ProRail een pakket met maatregelen klaar, dat waar nodig, ingezet kan worden. Het pakket bevat onder meer een monitoringsplan en zowel proces- als fysieke maatregelen. Daar waar nodig zijn al maatregelen getroffen.
G4-EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringenplan van de organisatie.	Jaarrekening	
G4-EC4	Significante financiële steun van een overheid.	Financiën, Jaarrekening	
G4-EC5	Spreiding in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties.		In Nederland heeft iedere werknemer het wettelijke recht op minimumloon en wordt er geen onderscheid gemaakt naar geslacht en/of regio. ProRail houdt zich aan de Nederlandse wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de salarisschalen inclusief aanvangs- en eindsalaris opgenomen in de cao van ProRail. Hieruit is op te maken dat het laagste aanvangssalaris (EUR 1.733; per 1 maart 2014) hoger is dan het wettelijke minimumloon (EUR 1.486).
G4-EC6	Aandeel van het management dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op significante bedrijfslocaties.		ProRail is alleen actief in Nederland; deze indicator is derhalve niet materieel voor ProRail.
G4-EC7	Ontwikkeling en impact van investeringen in infrastructuur en ondersteunende diensten.		Het bouwen en onderhouden van infrastructuur is één van de kernactivi-teiten van ProRail. Deze indicator is daarom geen indirecte impact voor ProRail maar een directe impact gerapporteerd onder EC1.
G4-EC8	Beschrijving van significante indirecte economische impacts.		ProRail heeft een indirecte economische impact op de arbeidsmarkt mede omdat ProRail grote infrastructurele projecten aanbesteedt. Dit geldt met name voor de bouwsector waar ProRail een belangrijke opdrachtgever is. Daarnaast heeft ProRail een belangrijke indirecte economische impact op congestiegebieden en ontsluiting van meer afgelegen dun bevolkte gebieden.
G4-EC9	Percentage van uitgaven aan lokaal gevestigde leveranciers.		ProRail is actief in Nederland en doet overwegend zaken met Nederlandse bedrijven. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
Milieu prestatie-indicatoren			
G4-EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume.		ProRail laat continu investeringsprogramma's uitvoeren voor uitbreiding en vervanging van infrastructuur (spoorinfrastructuur en stations). Daarbij worden veel gebruikte materialen, apparaten etc. uit de infrastructuur verwijderd, en nieuwe materialen aangevoerd en aangebracht door de leveranciers van ProRail. De op jaarbasis gebruikte materiaal hoeveelheden zijn niet bekend en derhalve kan deze indicator niet betrouwbaar worden gerapporteerd.
G4-EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit gerecyclede materialen	Duurzaam spoor	Zie ook EN1
G4-EN3	Energieverbruik binnen de organisatie.	Duurzaam spoor	Totaal energieverbruik binnen de organisatie bedraagt 1.215 TJ. Hiervan is 1.080 TJ duurzaam ingekocht als groene stroom. Er is gebruik gemaakt van actuele cijfers tot en met het derde kwartaal aangevuld met een prognose voor het vierde kwartaal van 2014.
G4-EN4	Energieverbruik buiten de organisatie.	Duurzaam spoor	Totaal energieverbruik buiten de organisatie bedraagt 11.386 TJ.
G4-EN5	Energie intensiteitsratio.		ProRail rapporteert deze indicator voor drie categorieën. Cijfers voor 2014 zijn nog niet definitief. Hieronder is het voorlopige cijfer 2014 en het definitieve cijfer voor 2013 opgenomen: - Stations (gerapporteerd per m2): 0,250 GJ/m2 (2013: 0,231) - Infra (per km spoor): 99.291 GJ/km (2013: 106.386) - Kantoren (per m2): 1,133 GJ/m2 (2013: 1,309) De energie Efficiency Index bedroeg 100,5% in 2014 op basis van voorlopige cijfers (2013: 102,3%).
G4-EN6	Reductie van het energieverbruik.	Duurzaam spoor	ProRail heeft in 2014 een besparing gerealiseerd van 21,7 TJ.
G4-EN7	Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten.	Duurzaam spoor	ProRail heeft een aantal Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB's) op kunnen heffen en het aantal wissels gereduceerd. Dit heeft een reductie van het energieverbruik van de vervoerders opgeleverd van 13,5 TJ.
G4-EN8	Totale wateronttrekking per bron.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN10	Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN11	Bedrijfslocaties die eigendom zijn, gehuurd worden, beheerd worden in of grenzen aan beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteit-waarde buiten beschermde gebieden.		In 2012 is door ProRail een kaart opgesteld met spoordoorkruisingen van Natura2000 gebieden. Alhoewel het spoor aan verandering onderhevig is, zijn er in 2014 slechts zeer geringe wijzigingen in het aantal en de locatie van de doorkruisingen. De kaart geeft derhalve een getrouw beeld van het spoor en doorkruisingen van Natura2000 gebieden. We verwijzen derhalve naar het jaarverslag over 2012.
G4-EN12	De significante impact van activiteiten, producten en diensten op de biodiversiteit in beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteit-waarde buiten beschermde gebieden.	Duurzaam spoor	
G4-EN13	Beschermde of herstelde habitats.	Duurzaam spoor	
G4-EN14	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	Duurzaam spoor	
G4-EN15	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 1).	Duurzaam spoor	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 9,9 kton.
G4-EN16	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 2).	Duurzaam spoor	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 2,5 kton.
G4-EN17	Andere relevante indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 3).	Duurzaam spoor	Deze getallen zijn nog niet bekend voor 2014. In 2013 bedroegen de emissies: ~130 kton ten gevolge van materialengebruik voor aanleg en onderhoud van het spoor en ~0,3 kton ten gevolge van tractie energie van de vervoerders.
G4-EN18	Broeikasgassenemissie-intensiteitsratio.	Duurzaam spoor	Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail.
G4-EN19	Reductie van broeikasgasemissies.	Duurzaam spoor	Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail.
G4-EN20	Emissie van ozonafbrekende stoffen.	Duurzaam spoor	Emissies ozonafbrekende stoffen van ProRail is niet materieel; deze wordt derhalve niet gerapporteerd.

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN21	NOx, SOx en andere significante luchtemissies.		Het is niet zo dat spoor geen emissies heeft, maar in het algemeen zijn ze niet van grote invloed en leiden ze niet tot overschrijding van normering. Derhalve komen in de jaarrapportage Luchtkwaliteit van RIVM, de woorden 'spoor' en ' trein' niet voor. Voor de luchtkwaliteit zijn wegvervoer en industrie dominant; derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN22	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming		Waterverbruik bij ProRail vindt plaats in de kantoren (ongeveer 20%) en op rangeerterreinen (ongeveer 80%). Op de rangeerterreinen levert ProRail watervoorzieningen aan de vervoerders voor het wassen van treinen in wasstraten, het wassen van interieurs van treinen, voor het aanvullen van watervoorraden in de treinen, overige activiteiten in kantoren en werkplaatsen. Deze partijen zijn zelf verantwoordelijk voor hun waterverbruik en het eventuele besparingsbeleid. Derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN23	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode.		In totaal heeft Van Gansewinkel 812 ton afval verwijderd en verwerkt voor ProRail. Dit bestond uit de volgende categorieën: restafval 446 ton, papier/karton 270 ton, vertrouwelijk papier 62, voedselresten 23 ton, glas 4 ton, folie/kunststoffen 3 ton, bouw & sloopafval 0,7 ton, gevaarlijk afval 0,5 ton, hout 0,1 ton, wit/bruingoed 0,2 ton. Dit overzicht betreft het afval van de kantoorlocaties van ProRail.
G4-EN24	Totaal aantal en volume van significante lozingen.		Verspilling van olie, benzine, chemicaliën en andere stoffen spelen geen rol in de kernprocessen van ProRail. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN25	Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval dat als gevaarlijk geldt op grond van bijlage I, II, III en VIII van de Conventie van Bazel en het percentage afval dat internationaal is getransporteerd.		ProRail vervoert zelf geen gevaarlijk afval. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN26	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitwaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing van de verslaggevende organisatie.		ProRail voert zelf geen water af naar wateren. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN27	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie.	Duurzaam spoor	Deze wordt reeds onder andere indicatoren gerapporteerd (energie, broeikasgasemissies en biodiversiteit). Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN28	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie.		ProRail levert geen producten met verpakkingsmateriaal. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN29	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en - regelgeving.		Totale waarde van milieu gerelateerde boetes bedroeg in 2014 EUR 12.214. Het totaal aantal niet-monetaire sancties betrof 44. Dit betrof één overtreding met bestuursrechtelijke sancties en 43 overtredingen geconstateerd door het bevoegd gezag.
G4-EN30	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden		Materialen ten behoeve van aanleg en onderhoud van het spoor worden door aannemers vervoerd; daarom is deze indicator niet materieel.
G4-EN31	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.		ProRail is momenteel niet in staat deze investeringen betrouwbaar te rapporteren. Reden is dat deze dermate verweven zijn met de operationele activiteiten dat deze niet afzonderlijk gespecificeerd zijn.
G4-EN32	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op milieucriteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met milieucriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45% á 60% van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een milieumanagementsysteem conform ISO 14001, of delen daarvan voor zover nodig, om te kunnen blijven voldoen aan de regelgeving die voor het bedrijf relevant is. Naast het screenen van haar belangrijkste opdrachtnemers (die werkzaamheden aan het spoor verrichten,) stelt ProRail inkoopvoorwaarden, contractbepalingen en duurzame inkoopeisen ten aanzien van milieuaspecten.
G4-EN33	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op milieu in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator. ProRail heeft wel beleid en onderneemt activiteiten om haar negatieve impact in de supply chain te verbeteren ten aanzien van het milieu, arbeidsomstandigheden en de samenleving. Dit doet ProRail door: 1. Algemene inkoopvoorwaarden en het stellen van selectie- en gunningseisen aan leveranciers; 2. Toezicht houden op de bedrijfsvoering en werkzaamheden van leveranciers; 3. Samenwerking met de gehele spoorbranche door actieve deelname aan de werkzaamheden van de stichting railAlert op het gebied van veiligheid (arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid).

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN34	Aantal milieuklachten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Stakeholdersdialoog	In 2014 zijn in totaal 8.508 vragen/klachten bij Publiekscontacten binnengekomen waarvan 1.900 vallend onder de categorie milieuklachten. ProRail registreert onder de categorie milieuklachten: • Geluid en trillingen 1.238 • Natuur (kappen, snoeien, slootonderhoud) 359 • Stank en vervuiling 222 • Beeld en licht 81 Het aantal opgeloste klachten kan door ProRail niet betrouwbaar worden gerapporteerd.
Arbeidsomstandigheden en indicatoren voor volwaardig werk			
G4-LA1	Totaal aantal en snelheid van personeels-verloop per leeftijdsgroep en geslacht.	Medewerkers	ProRail had de volgende aantallen indiensttredingen in 2014: Mannen - Jonger dan 30 jaar: 70 - Tussen 30 en 50 jaar: 65 - Ouder dan 50 jaar: 7 Vrouwen - Jonger dan 30 jaar: 19 - Tussen 30 en 50 jaar: 22 - Ouder dan 50 jaar: 3
G4-LA2	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmede-werkers, per grootschalige activiteit.		ProRail heeft geen verschillen in arbeidsvoorwaarden voor full-time (FT) en part-time (PT) medewerkers. Een uitzondering hierop zijn de VTW en OBP regelingen. Beide regelingen zijn bedoeld voor optimalisatie van de privé-werk balans voor FT-medewerkers. Deze gelden niet voor PT-medewerkers omdat deze gekozen hebben om minder te werken en voor een andere invulling gekozen hebben m.b.t privé-werkbalans.
G4-LA3	Herintreding en retentieratio na ouderschapsverlof, naar geslacht.		In 2014 keerden 90 van de 91 medewerkers terug na ouderschapsverlof. De 'terugkeer naar werk'-ratio is derhalve 99%.
G4-LA4	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.		Bij ProRail is geregeld sprake van organisatiewijzigingen. Bij ProRail is in dit kader van toepassing de Sociale Spelregels en het Sociaal Plan. ProRail vraagt vooraf formeel advies aan de OR op basis van de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). De OR geeft binnen een redelijke termijn haar advies. Vervolgens neemt ProRail haar ondernemersbesluit. Met dit besluit is duidelijk welke functies vervallen, (on-) gewijzigd blijven of nieuw ontstaan. Na dit besluit volgt de uitvoering en volgt het plaatsingsproces van medewerkers. Hele proces is streng geprotocolleerd via Sociale Spelregels en Sociaal Plan (onderdeel van de cao Sociale Eenheid) dat op ProRail van toepassing is. Voor alle ProRail medewerkers geldt een opzegtermijn van 1 maand zoals geregeld in de cao. In een aantal specifieke gevallen worden in de arbeidsovereenkomsten afwijkende afspraken gemaakt.
G4-LA5	Percentage van het totale personeelsbe-stand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke Arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over Arbo-programma's.		Alle medewerkers van ProRail worden gerepresenteerd door Arbo-commissies. Deze Arbo-commissies vallen onder de ondernemingsraad en houden zich bezig met zaken op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, gezondheid en welzijn.
G4-LA6	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerela-teerde sterfgevallen naar geslacht en regio.	Veilig werken	
G4-LA7	Werknemers met een hoog risico op ziekten die verband houden met hun beroep.		ProRail is hoofdzakelijk een kantooromgeving waar het risico gering is. Enkele functies hebben ook werkzaamheden aan het spoor in een risicovolle omgeving. ProRail bedient echter ook vervoerders van gevaarlijke stoffen en desbetreffende medewerkers kunnen in aanraking komen met gevaarlijke stoffen; deze stoffen komen alleen vrij bij incidenten. ProRail heeft in haar veiligheidsmanagement systeem (VMS) maatregelen opgenomen om deze risico's in te dammen
G4-LA8	Afspraken over Arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden.		Ter verhoging van de duurzame inzetbaarheid van ProRail-medewerkers heeft ProRail doelen vastgesteld in de ProRail cao 2013-2015. Dit betreft onder andere: het faciliteren van gezond en plezierig werken, het vergroten van loopbaanscope, het vergroten van (interne) mobiliteit door middel van het Loopbaancentrum opgericht in 2013 voor alle in, door en uitstroom inclusief re-integratie. KPI's voor de in-, door- en uitstroom zijn momenteel nog in ontwikkeling. Daarnaast heeft ProRail een vitaliteitsprogramma opgestart in 2013.
G4-LA9	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.		ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator.
G4-LA10	Programma's voor competentiema-nagement en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van werknemers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	Een betrokken werkgever	

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-LA11	Percentage werknemers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling naar geslacht en medewerkerscategorie.		Het percentage werknemers dat is ingelicht bedroeg in 2014 in totaal 99,7%. Van de afzonderlijke medewerkersgroepen bedragen de percentages: leidinggevende / vrouw: 99% leidinggevende / man: 99% niet-leidinggevende / vrouw: 99% niet-leidinggevende / man 98%
G4-LA12	Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van werknemers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep en andere indicatoren van diversiteit.	Een betrokken werkgever	
G4-LA13	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen naar werknemerscategorie en bedrijfslocatie.		ProRail maakt geen onderscheid tussen de salarisschalen voor mannen en vrouwen. De verhouding van de actuele salarissen (gerapporteerd als ratio voor vrouw/man) is als volgt: directie: 103% management: 93% niet-management: 89%
G4-LA14	Percentage van nieuwe leveranciers die gescreend zijn op 'arbeidsomstandigheden' criteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met arbeidsomstandigheden van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 á 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een VCA-certificaat, maatschappelijk verantwoord arbeidsvoorwaardenbeleid, het voldoen aan betalingsverplichtingen sociale zekerheidsbijdragen, gedrag jegens werknemers en ingehuurde medewerkers als een goed en maatschappelijk verantwoord werkgever, toepassing cao (geen concurrentie op arbeidsvoorwaarden indien en voor zover de cao Railinfrastructuur algemeen verbindend is verklaard) en beloning in te huren arbeidskracht dient minimaal gelijk te zijn aan dat van vergelijkbare eigen werknemers.
G4-LA15	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op arbeidsomstandigheden in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie EN33
G4-LA16	Aantal klachten over arbeidsomstandigheden ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Er zijn in 2014 geen klachten ingediend waarbij mensen hun zorgen uiten over onveilige arbeidsomstandigheden.
Mensenrechten			
G4-HR1	Percentage van en totaal aantal aanmerkelijke investeringsovereenkomsten waarin clausules over mensenrechten zijn opgenomen of waarvan de naleving van de mensenrechten is getoetst.		De activiteiten van ProRail vinden uitsluitend in Nederland plaats waar de mensenrechten zijn geborgd in nationale wet- en regelgeving. ProRail opereert en investeert dus niet in gebieden waar de bescherming van de mensenrechten (kinderarbeid en gedwongen arbeid e.d.) in het geding is. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR2	Totaal aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten, met inbegrip van het percentage van het personeel dat de trainingen gevolgd heeft.		Niet materieel; zie HR1
G4-HR3	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen.	Een betrokken werkgever	ProRail is alert op discriminatie. Medewerkers kunnen in geval van ongewenst gedrag en discriminatie contact opnemen met een vertrouwenspersoon. Tevens kan een klacht worden ingediend bij de klachtencommissie Ongewenst Gedrag. Er zijn in 2014 geen meldingen geweest.
G4-HR4	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat daarbij een aanzienlijk risico zou kunnen gelden voor het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten.		Zie HR1
G4-HR5	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van kinderarbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van kinderarbeid.		Zie HR1

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-HR6	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van gedwongen of verplichte arbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van gedwongen of verplichte arbeid.		Zie HR1
G4-HR7	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten.		Zie HR1
G4-HR8	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie HR1
G4-HR9	Totaal aantal en percentage van de activiteiten welke onderworpen zijn aan mensenrechten reviews of impact assessments.		Zie HR1
G4-HR10	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'mensenrechten' criteria.		ProRail doet hoofdzakelijk zaken met Nederlandse en enkele Europese leveranciers. Nederland en andere Europese landen hebben de mensenrechten in nationale en Europese wetgeving geborgd. Mensenrechten staan in het Handvest van de grondrechten, waar de EU zich aan moet houden. Zie ook HR1
G4-HR11	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op mensenrechten in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie HR1
G4-HR12	Aantal klachten over mensenrechten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Er zijn in 2014 geen klachten ingediend over mensenrechten
Maatschappelijk			
G4-SO1	Effecten van de activiteiten op de gemeenschap.	Geluid en trillingen	Uit analyse van klachten blijkt dat het grootste aandeel van klachten komt door geluidsoverlast. Alle ProRail projecten worden getoetst op het onderwerp geluid. Indien geluidgroei dreigt plaats te vinden, wordt dit ofwel opgevangen met maatregelen aan de bron (zonder procedure, derhalve zonder afstemming met de omgeving), ofwel met maatregelen in de overdracht (geluidschermen) of aan de gevel van woningen (met procedure en derhalve altijd op basis van inspraak van de omgeving). Er kan derhalve worden gesteld dat in 100% van de ProRail 'operations' geluid is meegenomen.
G4-SO2	Activiteiten met een significante bestaande en potentiële negatieve impact op de lokale gemeenschap.	Geluid en trillingen	ProRail maakt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een geluidkaart. Deze geluidkaart laat zien wat de impact is van geluid op baanvakken op de omgeving. Deze geluidkaart wordt door de minister vastgesteld en gepubliceerd voor het publiek via internet (http://www.geluidspoor.nl/).
G4-SO3	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptie gerelateerde risico's.	Risicomanagement	
G4-SO4	Communicatie en training inzake anticorruptiebeleid en -procedures.	Risicomanagement	a) De Gedragscode van ProRail wordt jaarlijks breed gecommuniceerd aan alle medewerkers van ProRail. Deze is gepubliceerd op het intranet van de organisatie. b) Zie onder a) c) ProRail verstrekt aan haar business partners een document waarin de business principes zoals vastgelegd in de gedragscode worden gecommuniceerd. d) ProRail verzorgt voor het hoogste management niveau (zgn. "top 100") een themabijeenkomst over integriteit waaronder anti-corruptie training.
G4-SO5	Bevestigde gevallen van corruptie, alsmede de getroffen maatregelen.	Risicomanagement	
G4-SO6	Totale waarde van politieke bijdragen naar lidstaat en ontvanger / begunstigde.		Daar ProRail zich te allen tijde onafhankelijk en objectief opstelt, doet men bij ProRail geen contributies aan politieke partijen en zal men ook geen politieke voorkeur naar buiten uiten. Om deze reden is de indicator niet materieel.
G4-SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.		De issues zoals anti trust, monopolie en anticompetitief gedrag is niet van toepassing op de rol die ProRail inneemt in de sector. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving.		Totale waarde van boetes als gevolg van het niet naleven van wet- en regelgeving bedraagt EUR 5.477.

GRI-indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-SO9	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'impact op de samenleving'-criteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met omgevingscriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 á 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op eisen op het gebied van integriteit en uitsluiting in geval van delicten in strijd met de beroepsgedragsregels.
G4-SO10	Significante bestaande en potentiële negatieve impact voor de samenleving in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie EN33
G4-SO11	Aantal klachten over impact op de samenleving ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Zie EN34
G4-PR1	Percentage van significante product- en service categorieën waarvoor de impact voor gezondheid en veiligheid wordt beoordeeld in het kader van verbetering.	Veiligheid	Veiligheid van reizigers, medewerkers en omwonenden staat bij ProRail centraal en is een van de strategische pijlers. Continue monitoring en verbeteren van veiligheid is daarom onderdeel van het beleid van ProRail. ProRail monitort haar diensten op continue verbetering. Dit is geformaliseerd in het Veiligheid Management Systeem.
G4-PR2	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur, naar type resultaat.	Veiligheid	In 2014 waren er vier constateringen als gevolg van overtredingen voortvloeiende uit inspecties van ILT (Inspectie Leefomgeving & Transport) en ISZW (Inspectie Sociale Zaken & Werkgelegenheid|).
G4-PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures en het percentage van belangrijke producten en diensten die onderhevig zijn aan dergelijke informatie-eisen.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR5	Resultaten van klanttevredenheid onderzoeken.	Stakeholders dialoog	
G4-PR6	Verkoop van verboden of betwiste producten.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR9	Monetaire waarde van significante boetes wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.		Totale waarde van boetes ten aanzien van het naleven van de spoorwegwet en de spoorveiligheidsrichtlijn bedroeg EUR - in 2014.

DMA-overzicht

Materiële thema's	Bijbehorende GRI4-aspecten	Aspect afbakening						Managementbenadering	Bijbehorende KPI's
		Toeleverende industrie (materialen)	ProRail leveranciers	ProRail	Vervoerders	Reizigers	Samenleving / omgeving		
Duurzaam bouwen	Screening van leveranciers op milieucriteria		✔					Professioneel opdrachtgeversschap, duurzaam GWW, CO_2 prestatieladder	GRI: EN32, EN33, EN34
Energie & CO_2 reductie	Energie Luchtemissies	✔	✔	✔	✔			Energieverbruik, CO_2 reductie in de keten	CO2 prestatieladder trede 5 GRI: EN3, EN4, EN5, EN6, EN7, EN15, EN16, EN17
Veiligheid	Gezondheid & veiligheid van consumenten Gezondheid & veiligheid van medewerkers Arbeidsomstandigheden in de supply chain		✔	✔	✔	✔	✔	Veilig reizen, werken, leven	Veilig reizen: STS passages Veilig leven: ongevallen, botsingen, ontsporingen, aantal dodelijke slachtoffers, zelfdodingen Veilig werken: veiligheidsladder, veiligheidsincidenten GRI: LA5, LA14, LA15, LA16, PR1, PR2
Geluids- & Trilling reductie	Impact op de gemeenschap						✔	Duurzaam leven - geluids- en trillingenreductie	Aantal vermijdbare klachten GRI: SO1, SO2, SO11
Betrouwbaar spoor	Product verantwoordelijkheid				✔	✔		Punctueel spoor	Punctualiteit reizigersvervoer Punctualiteit regionale series Punctualiteit goederenvervoer Uitval TAO's (Treindienst aantastende onregelmatigheden)
Biodiversiteit & inpassing in leefomgeving	Biodiversiteit						✔	Duurzaam leven - biodiversiteit	GRI: EN11, EN12, EN13, EN14
Aansluiting andere types OV	Producten en diensten				✔	✔		Tevredenheid en evaluatie van onze stakeholders	Er is op dit moment geen KPI waarmee dit gevolgd wordt
Vervoer gevaarlijke stoffen	Gezondheid & veiligheid van consumenten				✔		✔	Veilig leven - Informatie gevaarlijke stoffen (IGS)	Veilig leven: ongevallen, botsingen, ontsporingen

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Aan: de directie en de raad van commissarissen van ProRail B.V.

Wij hebben de niet-financiële informatie in de hoofdstukken ‘Spoorvervoer’, ‘Omgeving’, ‘Medewerkers’, ‘Profiel’, ‘Stakeholderdialoog’, ‘Maatschappelijk verslaggevingsbeleid’ en ‘GRI-tabel’ in het jaarverslag 2014 (hierna: Verslag) van ProRail B.V. te Utrecht (hierna: ProRail) over 2014 beoordeeld. Het Verslag omvat een weergave van het beleid van ProRail ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied gedurende 2014.

Beperkingen bij het onderzoek

In het Verslag is toekomstgerichte informatie opgenomen in de vorm van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en ramingen. Inherent aan deze informatie is dat de werkelijke uitkomsten in de toekomst kunnen afwijken en daarom onzeker zijn. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte informatie in het Verslag. Daarnaast maken de vergelijkende cijfers en de verwijzingen in het Verslag (naar www.ProRail.nl, externe websites en overige documenten) geen deel uit van onze assurance-opdracht.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van ProRail is verantwoordelijk voor het opstellen van het Verslag in overeenstemming met Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van Global Reporting Initiative (GRI), inclusief het identificeren van stakeholders en het bepalen van materiële onderwerpen, en het verslaggevingsbeleid van ProRail. De door de directie gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van het Verslag en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in het hoofdstuk ‘Maatschappelijk verslaggevingsbeleid’.

De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als zij noodzakelijk acht om het opstellen van het Verslag mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een conclusie over het Verslag op basis van de door ons verrichte beoordeling. Wij hebben onze beoordeling met betrekking tot het Verslag verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3810N ‘Assurance-opdrachten inzake maatschappelijke verslagen’. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en onze beoordeling zodanig plannen en uitvoeren dat een beperkte mate van zekerheid wordt verkregen dat het Verslag geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid. De werkzaamheden die worden verricht bij het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid zijn gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van informatie en zijn geringer in diepgang dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De in dit kader uitgevoerde werkzaamheden bestonden in hoofdzaak uit het inwinnen van inlichtingen bij functionarissen van de entiteit en het uitvoeren van cijferanalyses met betrek-

king tot de niet-financiële informatie opgenomen in het Verslag. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij beoordelingswerkzaamheden is daarom ook lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij controlewerkzaamheden.

Werkzaamheden

Onze belangrijkste werkzaamheden bestonden uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties, relevante wetten en regelgeving en de kenmerken van de organisatie;
- Het evalueren van de aanvaardbaarheid van het verslaggevingsbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het evalueren van de uitkomsten van de dialoog met belanghebbenden en de redelijkheid van schattingen gemaakt door het management;
- Het evalueren van het toepassingsniveau volgens de Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van GRI;
- Het evalueren van de opzet en implementatie van de systemen en processen voor informatieverzameling en –verwerking voor de informatie in het Verslag;
- Het afnemen van interviews met management (of relevante medewerkers) verantwoordelijk voor de duurzaamheidsstrategie en –beleid.
- Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor het Verslag, het uitvoeren van interne controles op gegevens en de consolidatie van gegevens in het Verslag.
- Het evalueren van de interne en externe documentatie, in aanvulling op interviews, om vast te stellen of de informatie in het Verslag voldoende is onderbouwd.
- Het analytisch evalueren van data en trends aangeleverd voor consolidatie in het Verslag.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor onze conclusie te bieden.

Conclusie

Op grond van onze werkzaamheden, met inachtneming van de beperkingen die in de paragraaf 'Beperkingen bij het onderzoek' zijn weergegeven, is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Spoorvervoer', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Profiel', 'Stakeholderdialoog', 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid' en 'GRI-tabel' in het jaarverslag 2014 geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, betrouwbare en toereikende weergave geeft van het beleid van ProRail ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2014 in overeenstemming met Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van GRI en het verslaggevingsbeleid van ProRail zoals toegelicht in het hoofdstuk 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid'.

Rotterdam, 26 mei 2015

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. R.T.H. Wortelboer RA

Jaarrekening 2014

Balans per 31 december 2014

(vóór verwerking van het resultaat)

		31 December 2014		31 December 2013	
Bedragen in miljoenen euro's					
Activa					
Vaste activa					
Materiële vaste activa	*1*	**17.399**		17.067	
Financiële vaste activa	*2*	**2**		1	
			17.401		17.068
Vlottende activa					
Vorderingen	*3*	**214**		138	
Liquide middelen	*4*	**613**		609	
			827		747
			18.228		17.815
Passiva					
Eigen vermogen	*5*				
Gestort kapitaal		0,02		0,02	
Wettelijke reserve		0,6		0,5	
Agio		1.599		1.599	
Overige reserves		5		5	
			1.604		1.604
Voorzieningen	*6*		**28**		32
Langlopende schulden	*7*		**15.552**		15.271
Kortlopende schulden	*8*		**1.044**		908
			18.228		17.815

Winst- en verliesrekening over 2014

Bedragen in miljoenen euro's		2014		2013	
Netto omzet					
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid		**790**		820	
Gebruiksvergoeding		**262**		263	
			1.052		1.083
Geactiveerde productie eigen bedrijf			**93**		101
Overige bedrijfsopbrengsten			**58**		52
Bedrijfsopbrengsten	*10*		**1.203**		**1.236**
Exploitatielasten	*11*				
Kosten van uitbesteed werk		**– 630**		– 649	
Lonen en salarissen		**– 236**		– 232	
Sociale lasten		**– 40**		– 38	
Afschrijvingskosten		**– 118**		– 116	
Overige waardeveranderingen vaste activa		**– 23**		– 26	
Overige bedrijfslasten		**– 94**		– 157	
			– 1.141		– 1.218
Financiële baten en lasten	*12*		**– 12**		– 15
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening vóór mutatie egalisatierekening en belastingen	*13*		**50**		3
Mutatie egalisatierekening	*14*		**– 50**		– 3
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening vóór belastingen			–		–
Belastingen	*15*		–		–
Resultaat na belastingen			–		–

Kasstroomoverzicht 2014

	2014		2013	
Bedragen in miljoenen euro's				
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	**753**		754	
Ontvangsten van vervoerders	**262**		263	
Ontvangsten van derden	**53**		37	
Ontvangsten beheer en onderhoud		**1.068**		1.054
Leveranciers beheer en onderhoud	**– 659**		– 680	
Apparaat en personeel	**– 290**		– 291	
Betalingen beheer en onderhoud		**– 949**		– 971
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		**119**		83
Ontvangen interest		**2**		1
Betaalde interest		**– 13**		– 12
Kasstroom uit operationele activiteiten		**108**		72
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	**883**		944	
Ontvangsten van derden	**280**		339	
Leveranciers uitbreiding en vervanging	**– 1.145**		– 1.204	
Apparaat en personeel	**– 122**		– 132	
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		**– 104**		– 53
Terugbetaling ontvangen bijdragen	**–**		–	
Aflossing leningen	**–**		–	
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		**–**		–
Totale kasstroom		**4**		19
Liquide middelen einde boekjaar		**613**		609
Liquide middelen begin boekjaar		**609**		590
		4		19

Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht

Algemeen

ProRail is een publieke dienstverlener in spoormobiliteit die 24/7 zorgt voor een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor reizigers en vervoerders. ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. ProRail verdeelt als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor, regelt alle treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. Ten slotte onderhoudt ProRail bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen.

ProRail is houder van de beheerconcessie van de Nederlandse hoofdspoorwegen. In de beheerconcessie staan de afspraken tussen ProRail en overheid over beheer en onderhoud van het spoor - onder meer over beschikbaarheid en betrouwbaarheid, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. In december 2014 is de Beheerconcessie 2015-2025 aan ProRail verleend.

Aandeelhouder

De Nederlandse Staat is, via Railinfratrust B.V., de enige aandeelhouder van ProRail B.V. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Railinfratrust B.V. te Utrecht consolideert de financiële gegevens van ProRail B.V. in haar geconsolideerde jaarrekening.

Structuur van de onderneming

ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap. In de statuten is opgenomen dat het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutaire bestuurders. De raad van commissarissen houdt toezicht.

Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en de uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De hierna uiteengezette grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consistent toegepast voor de gepresenteerde perioden in deze jaarrekening.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Presentatie

ProRail is de enige spoorweginfrabeheerder in Nederland en voert deze taken uit op basis van een beheerconcessie verleend door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor het inzicht wordt daarom afgeweken van de standaard indeling en model. De opstelling van de verloopstaat materiële vaste activa wijkt af van de standaardindeling (artikel 366 lid 1 Titel 9 BW 2) teneinde een beter inzicht te geven en beter aan te sluiten bij de aard van het bedrijf conform artikel 362 lid 4 Titel 9 BW 2. Hiertoe is de onderverdeling van de verloopstaat mate-

riële vaste activa uitgebreid. Daarnaast sluit de indeling beter aan bij de gehanteerde benamingen in de communicatie tussen ProRail en de Rijksoverheid.

Schattingen en onzekerheden

De opstelling van de jaarrekening vereist dat de directie oordelen vormt en schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, en van baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

De volgende waarderingsgrondslagen zijn naar de mening van de directie het meest kritisch voor het weergeven van de financiële positie en vereisen schattingen en veronderstellingen:
– gebruiksduren van materiële vaste activa;
– bijzondere waardeverminderingen van vaste activa;
– omvang van voorzieningen; en
– investeringsbijdrage inzake AK schommelfonds.

Stelselwijziging waardering materiële vaste activa

Met ingang van het verslagjaar 2014 heeft ProRail een stelselwijziging doorgevoerd inzake de grondslag voor de waardering van materiele vaste activa. De belangrijkste reden hiervoor is om de transparantie en de inzichtelijkheid van de jaarrekening te vergroten. Deze stelselwijziging vindt plaats nu ook de inhoud van de nieuwe Beheerconcessie bekend is, die per 1 januari 2015 is verleend door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail. Ten opzichte van de voorgaande beheerconcessie is sprake van een intensievere aansturing van ProRail door het ministerie.

De materiële vaste activa werden tot en met boekjaar 2013 gewaardeerd tegen actuele waarde, ingevuld door de vervangingswaarde onder aftrek van de over deze waarde op lineaire basis berekende afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. De nu doorgevoerde wijziging sluit beter aan bij de wijze van financiering en aansturing van ProRail door het ministerie en leidt tot meer transparantie.

Het effect van de stelselwijziging op het eigen vermogen en individuele posten ten aanzien van 2013 is toegelicht in onderstaande tabel. Het effect van de doorgevoerde stelselwijziging op het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor mutatie egalisatierekening en belastingen is nihil, aangezien de afschrijvingskosten op basis van de vervangingswaarde ten opzichte van de historische uitgaafprijs worden gecompenseerd door een vrijval van de herwaarderingsreserve.

	Stand jaarrekening 2013	Terugname herwaardering (balans)	Terugname herwaardering (resultaat)	Stand na stelselwijziging
Materiële vaste activa	20.160	– 3.093	-	17.067
Eigen vermogen	– 5.477	3.873	-	– 1.604
Investeringsbijdrage	– 14.460	– 780	-	– 15.240
Afschrijvingskosten	– 316	-	200	– 116
Overige waardeveranderingen vaste activa *	– 50	-	24	– 26
Vrijval herwaarderingsreserve	224	-	– 224	-
Resultaat (EBIT)	3	-	-	3

* Overige waardeveranderingen vaste activa heeft betrekking op desinvesteringen en boekwaardeverliezen.

Als onderdeel van de herwaardering in 2007 is tevens de waardering van de bovenbouw geüniformeerd met de overige materiële vaste activa. Dit betrof de aanpassing van de waardering van de bovenbouw tegen het ijzeren voorraadstelsel naar historische kosten. Dit heeft geleid tot een hogere waarde van de bovenbouw als onderdeel van de materiële vaste activa. De waardeverandering als gevolg van de uniformering is destijds verwerkt in de herwaarderingsreserve binnen het eigen vermogen. In bovenstaande opstelling is de aanpassing van de historische kostprijs voor bovenbouw geherrubriceerd naar de investeringsbijdrage.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, investeringsbijdrage, handelsschulden en overige te betalen posten. De primaire financiële instrumenten dienen ter financiering van de operationele activiteiten of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten. ProRail maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten).

Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde waarbij de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen.

Handels- en overige vorderingen
Handels- en overige vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, verminderd met bijzondere waardeverminderingsverliezen.

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen
Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode.
De aflossingsverplichtingen voor het komend jaar van de langlopende schulden worden opgenomen onder de kortlopende schulden.

Investeringsbijdrage
Ontvangen investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden onder de lang- en kortlopende schulden verantwoord. Financiering vindt plaats tegen aanschafwaarde.

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa
Een financieel actief dat niet wordt gewaardeerd tegen (1) reële waarde met waardewijzigingen in de winst- en verliesrekening of (2) geamortiseerde kostprijs of lagere marktwaarde, wordt op iedere verslagdatum beoordeeld om te bepalen of er objectieve aanwijzingen bestaan dat het actief een bijzondere waardevermindering heeft ondergaan. Een financieel actief wordt geacht onderhevig te zijn aan een bijzondere waardevermindering indien er objectieve aanwijzingen zijn dat na de eerste opname van het actief zich een gebeurtenis heeft voorgedaan die een negatief effect heeft gehad op de verwachte toekomstige kasstromen van dat actief en waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt.

Objectieve aanwijzingen dat financiële activa onderhevig zijn aan een bijzondere waardevermindering omvatten het niet nakomen van betalingsverplichtingen en achterstallige betaling door een debiteur, herstructurering van een aan ProRail toekomend bedrag onder voorwaarden die de onderneming anders niet zou hebben overwogen, aanwijzingen dat een debiteur of emittent failliet zal gaan, en het verdwijnen van een actieve markt voor een bepaald effect.

Een bijzonder waardeverminderingsverlies met betrekking tot een tegen geamortiseerde kostprijs gewaardeerd financieel actief wordt berekend als het verschil tussen de boekwaarde en de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen, gedisconteerd tegen de oorspronkelijke effectieve rente van het actief. Verliezen worden opgenomen in de winst-en-verliesreke-

ning. Rente op het aan een bijzondere waardevermindering onderhevige actief blijft verantwoord worden via oprenting van het actief met de oorspronkelijke effectieve rente van het actief.

Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waardevermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere waardeverminderingsverlies, wordt het bedrag uit hoofde van het herstel (tot maximaal de oorspronkelijke kostprijs) opgenomen in de winst- en verliesrekening.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling

Activa

Materiële vaste activa

Waardering
Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Terreinen in de categorie Dragen, geleiden en doorsnijden en activa in de categorie Werken in constructie worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.

De aanschafwaarde bestaat uit de investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden (geactiveerde productie eigen bedrijf). In de aanschafwaarde wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen. Indien de kosten van groot onderhoud aan materiële vaste activa niet voldoen aan activeringscriteria, worden deze direct ten laste gebracht van de winst- en verliesrekening.

Ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden als overlopend passief verantwoord. Financiering vindt plaats tegen aanschafwaarde.

Afschrijvingen
De afschrijvingen worden lineair berekend en zijn gebaseerd op de verwachte gebruiksduur per onderscheidend component, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde wijzigen, worden deze als een schattingswijziging verantwoord.

De ontvangen investeringsvergoeding van de Rijksoverheid is gebaseerd op de aanschafwaarde en wordt als jaaramortisatie in mindering gebracht op de afschrijvingskosten naar voortgang van de afschrijving van de activa waarop de vergoeding betrekking heeft.

Op Terreinen en Werken in constructie wordt niet afgeschreven. De afschrijvingstermijnen in jaren voor de overige categorieën activa zijn als volgt:

	Ondergrens	Bovengrens
Dragen, geleiden en doorsnijden	30	100
Energie	40	80
Transfer	5	100
Beheersen en communicatie	4	30
Beveiligen	20	50

Bijzondere waardevermindering
Jaarlijks wordt onderzocht of er sprake is van een bijzondere waardevermindering van de materiële vaste activa. Indien deze indicatie aanwezig is, dan wordt de verwachte realiseerbare waarde van het actief bepaald. Indien deze waarde lager is dan de huidige boekwaarde, dan wordt het verschil ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht. De eventuele investeringsbijdrage wordt tegelijkertijd ten gunste van het resultaat gebracht. De aard van de activa leidt ertoe dat de realiseerbare waarde veelal niet per actief kan worden bepaald. In deze gevallen wordt de realiseerbare waarde afgeleid van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort.

Indien een bijzondere waardevermindering heeft plaatsgevonden, wordt jaarlijks nagegaan of er aanwijzingen bestaan of deze waardevermindering ten aanzien van de materiële vaste activa niet meer bestaat of is verminderd en derhalve moet worden teruggenomen. De verhoging mag niet verder gaan dan tot het bedrag van de boekwaarde van het actief dat op dat moment zou hebben gegolden, indien het verlies als gevolg van bijzondere waardevermindering niet zou zijn verantwoord. De verhoging van de boekwaarde (een terugneming van een bijzonder waardevermindering verlies) wordt onmiddellijk verantwoord als bate in de winst- en verliesrekening tot de oorspronkelijke aanschafwaarde.

Financiële vaste activa

Deelnemingen
Deelnemingen waarin invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde. Bij de bepaling van de nettovermogenswaarde worden de waarderingsgrondslagen van ProRail gehanteerd. Resultaten op transacties waarbij overdracht van activa en passiva tussen ProRail en haar deelnemingen en tussen deelnemingen onderling heeft plaatsgevonden, worden geëlimineerd voor zover deze als niet gerealiseerd kunnen worden beschouwd.

Overige financiële activa
De grondslagen voor de waardering van de overige financiële activa zijn beschreven onder Financiële instrumenten.

Passiva

Eigen vermogen
Een financieel instrument wordt geclassificeerd als eigen vermogen of vreemd vermogen overeenkomstig de juridische realiteit.

Voorzieningen
Voorzieningen worden opgenomen voor een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting die het gevolg is van een gebeurtenis in het verleden waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt en het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen nodig is.

Indien (een deel van) de uitgaven die noodzakelijk zijn om een voorziening af te wikkelen waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk door een derde worden vergoed bij afwikkeling van de voorziening, wordt de vergoeding als afzonderlijk actief gepresenteerd.

De voorziening jubileumuitkering wordt opgenomen tegen de contante waarde, de overige voorzieningen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen en verliezen af te wikkelen.

Reorganisatievoorziening
Een reorganisatievoorziening wordt getroffen als op balansdatum een gedetailleerd reorganisatieplan is geformaliseerd en uiterlijk op opmaakdatum van de jaarrekening de gerechtvaar-

digde verwachting van uitvoering van het plan is gewekt bij hen voor wie de reorganisatie gevolgen zal hebben. Van een gerechtvaardigde verwachting is sprake als is gestart met de uitvoering van de reorganisatie, of als de hoofdlijnen bekend zijn gemaakt aan hen voor wie de reorganisatie gevolgen zal hebben.

In de reorganisatievoorziening worden de als gevolg van de reorganisatie noodzakelijke kosten opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming.

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen
Een voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen wordt gevormd indien het waarschijnlijk is dat ProRail in een procedure zal worden veroordeeld. De voorziening betreft de beste schatting van het bedrag waarvoor de verplichting kan worden afgewikkeld.

Jubileumvoorziening
De jubileumvoorziening betreft een voorziening voor toekomstige jubileumuitkeringen. De voorziening betreft de contante waarde van de in de toekomst uit te keren jubileumuitkeringen. In de berekening van de contante waarde is rekening gehouden met de loon- en prijsontwikkelingen, recente sterftetafels en inschatting van het dienstverband. Eventuele actuariële winsten of verliezen worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen in de periode waarin deze zich voordoen.

Lang- en kortlopende schulden
De waardering van lang- en kortlopende schulden is toegelicht onder Financiële instrumenten.

Pensioenen
De aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt als last in de winst- en verliesrekening verantwoord. Te betalen premie dan wel de vooruitbetaalde premie per jaareinde wordt als overlopend passief respectievelijk overlopend actief verantwoord.

Voor verplichtingen naast de aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt een voorziening opgenomen, indien per balansdatum sprake is van een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is, en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting. De voorziening voor additionele verplichtingen aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, wordt gewaardeerd tegen de beste schatting van de contante waarde van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

Voor een op balansdatum bestaand overschot bij het pensioenfonds wordt een vordering opgenomen als ProRail de beschikkingsmacht heeft over dit overschot, het waarschijnlijk is dat het overschot naar de onderneming zal toevloeien en de vordering betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Egalisatierekening
De door ProRail te vormen egalisatiereserve, als bedoeld in artikel 4:72, van de Algemene wet bestuursrecht, wordt als een egalisatierekening verantwoord in de jaarrekening. Op de egalisatierekening is het saldo verantwoord van de historische resultaten uit gewone bedrijfsuitoefening en door de Rijksoverheid ingehouden taakstellingen bij het verlenen van de subsidiebeschikking. Het verschil tussen de vastgestelde subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie wordt verleend, komt ten gunste onderscheidenlijk ten laste van de egalisatierekening. Dit saldo wordt afhankelijk van een debet of credit stand, als overlopend actief respectievelijk overlopend passief verantwoord.

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet
Onder de Exploitatiebijdragen Rijksoverheid worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet verantwoord. De exploitatiesubsidie wordt opgenomen op het moment dat aan alle voorwaarden is voldaan. Dit houdt in dat exploitatiesubsidie ten gunste van de winst- en verliesrekening komt in het jaar waarin de ermee samenhangende bestedingen worden verwerkt.

De van de Rijksoverheid ontvangen vergoedingen voor aanleg van vaste activa en vervanging van de bovenbouw worden op de Exploitatiebijdragen in mindering gebracht en gepresenteerd als Investeringsbijdragen onder de lang- en kortlopende schulden.

De van spoorwegondernemingen geïnde vergoedingen voor gebruik van het landelijk railnet worden onder Gebruiksvergoeding verantwoord.

Geactiveerde productie eigen bedrijf
Onder Geactiveerde productie eigen bedrijf zijn opgenomen de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden, welke betrekking hebben op de vervaardiging van materiële vaste activa (investering), zoals voorbereiding en toezicht.

Overige bedrijfsopbrengsten
Onder Overige bedrijfsopbrengsten zijn opgenomen de opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden en doorbelastingen aan deelnemingen uit hoofde van door ProRail verrichte diensten, zoals detachering van treindienstleiders.

Kosten
De kosten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor reeds vermelde grondslagen voor waardering en worden toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. (Voorzienbare) verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden en wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

Belastingen
ProRail B.V. maakt samen met Railinfratrust B.V. deel uit van een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting en tevens van een fiscale eenheid voor de heffing van omzetbelasting. Beide vennootschappen zijn volgens de standaardvoorwaarden hoofdelijk aansprakelijk voor de te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken vennootschappen. De verrekening van de belastingen binnen deze eenheid vindt plaats alsof elke maatschappij zelfstandig belastingplichtig is.

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de directe methode, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de kasstromen uit operationele, investerings- en financieringsactiviteiten.

In het kasstroomoverzicht zijn de stromen voor ontvangen bijdragen en daaraan gerelateerde uitgaven ten aanzien van omgevingswerken in opdracht van derden als bruto stromen verantwoord.

De totaal ontvangen bijdrage van derden bedraagt EUR 333 miljoen (2013: EUR 376) en wordt voor EUR 53 miljoen (2013: EUR 37) verantwoord onder de operationele activiteiten

daar waar het activiteiten betreft voor beheer en instandhouding. De resterende ontvangen bijdrage van EUR 280 miljoen (2013: EUR 339) is verantwoord onder de investeringsactiviteiten als gevolg van de directe relatie met vernieuwing en vervanging. Voor EUR 103 miljoen (2013: EUR 74) heeft de vernieuwing en vervanging betrekking op activa waarvan de economische eigendom niet bij ProRail ligt.

Bepaling reële waarde

De reële waarde van een financieel instrument is het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld of een passief kan worden afgewikkeld tussen ter zake goed geïnformeerde partijen, die tot een transactie bereid en van elkaar onafhankelijk zijn.

De boekwaarde van de liquide middelen benadert de reëele waarde vanwege de korte doorlooptijd van de gehouden instrumenten. De kortlopende schulden bestaan hoofdzakelijk uit schulden aan leveranciers en de Rijksoverheid. De reëele waarde van de kortlopende schulden is nagenoeg gelijk aan de marktwaarde als gevolg van de korte looptijden van de betreffende instrumenten. Per 31 december 2014 zijn er geen concrete plannen voor vervroegde aflossing op langlopende schulden.

[1] Materiële vaste activa

	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communi-catie	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
Bedragen in miljoenen euro's							
Stand per 31 december 2013							
Aanschafwaarde	15.518	2.027	1.165	1.937	1.972	1.849	24.468
Cumulatieve afschrijvingen	– 4.516	– 674	– 706	– 979	– 526	–	– 7.401
Boekwaarde	11.002	1.353	459	958	1.446	1.849	17.067
Mutaties in de boekwaarde							
Investeringen	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**996**	**996**
Ingebruikname	**424**	**72**	**146**	**80**	**217**	**-939**	**–**
Desinvesteringen	**– 41**	**–**	**– 1**	**– 3**	**– 1**	**–**	**– 46**
Afschrijvingen	**– 294**	**– 51**	**– 69**	**– 59**	**– 54**	**–**	**– 527**
Overige mutaties	**11**	**– 3**	**– 5**	**– 4**	**– 8**	**-82**	**– 91**
Saldo	**100**	**18**	**71**	**14**	**154**	**-25**	**332**
Stand per 31 december 2014							
Aanschafwaarde	**15.809**	**2.096**	**1.291**	**2.002**	**2.168**	**1.824**	**25.190**
Cumulatieve afschrijvingen	**– 4.707**	**– 725**	**– 761**	**– 1.030**	**– 568**	**–**	**– 7.791**
Boekwaarde	**11.102**	**1.371**	**530**	**972**	**1.600**	**1.824**	**17.399**

De actuele waarde (ingevuld door de vervangingswaarde) van de boekwaarde van de materiële vaste activa bedraagt circa EUR 20 miljard.

Het juridische eigendom van de spoorinfra ligt bij Railinfratrust B.V. (100% aandeelhouder van ProRail B.V.).

Categorieën materiële vaste activa

	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communi-catie	Beveiligen	Transfer
Bedragen in miljoenen euro's					
Terreinen	**772**	–	–	–	–
Aardebaan (inclusief voorzieningen)	**936**	–	–	–	–
Bovenbouw (inclusief ballast)	**3.249**	–	–	–	–
Bruggen	**3.174**	–	–	–	–
Tunnels	**1.969**	–	–	–	–
Overige (zoals: overwegen en geluidsschermen)	**1.002**	–	–	–	–
Bovenleiding en draagconstructies	–	**807**	–	–	–
Onderstations/voedingsinstallaties	–	**564**	–	–	–
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	–	–	**252**	–	–
Reizigersinformatiesystemen	–	–	**93**	–	–
Telecommunicatienetwerken	–	–	**168**	–	–
Overige communicatieapparatuur	–	–	**17**	–	–
Baanvak- en emplacementsbeveiliging	–	–	–	**972**	–
Perrons, inclusief overkappingen	–	–	–	–	**707**
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	–	–	–	–	**365**
Publiek aandeel in stationsgebouwen	–	–	–	–	**337**
Fietsenstallingen	–	–	–	–	**191**
	11.102	**1.371**	**530**	**972**	**1.600**

Investeringen

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2014 EUR 1.107 miljoen en zijn 9% lager dan in 2013 (EUR 1.212 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de niet activeerbare investeringen van EUR 111 miljoen in mindering gebracht op de investeringen.

	Uitbreiding/ vervanging	Investering	%
Bedragen in miljoenen euro's			
Gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Milieu			
OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad)	Uitbreiding	**119**	**11%**
Grote stations vernieuwingsprojecten	Uitbreiding	**82**	**7%**
Delft spoorzone	Uitbreiding	**57**	**5%**
DSSU (DoorStroomStationUtrecht)	Uitbreiding	**46**	**4%**
Utrecht CS-Lunetten	Uitbreiding	**44**	**4%**
Geoormerkte programma's *	Uitbreiding	**126**	**11%**
Overige uitbreidingsprojecten	Uitbreiding	**117**	**11%**
Bovenbouwvernieuwingsprojecten **	Vervanging	**117**	**11%**
Overige vervangingsprojecten	Vervanging	**216**	**19%**
Subtotaal ministerie		**924**	**83%**
Gefinancierd door derden			
Projecten provincies en gemeenten		**177**	**16%**
Projecten FENS (Fonds eenmalige bijdrage NS) ***		**6**	**1%**
Subtotaal derden		**183**	**17%**
		1.107	**100%**

* Geoormerkte programma's zijn groepen projecten die tezamen een bepaalde investering realiseren. Voor deze programma's worden geoormerkte gelden door het ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar gesteld. Voorbeelden zijn de programma's Herstelplan Spoor, Toegankelijkheid Stations en Ruimte voor de Fiets.

** Bovenbouwvernieuwingsprojecten hebben betrekking op de vervanging van ballast, dwarsliggers, spoorstaven, bevestigingsmaterialen en wissels.

*** Projecten FENS hebben betrekking op het beheer en ander kosten voor projecten als Beheerste Toegang Stations, Kwaliteitsverbetering stations en OV-chipkaart.

Niet activeerbare investeringen

De niet activeerbare investeringen betreffen:

	2014
Bedragen in miljoenen euro's	
Bovenbouwprojecten (niet activeerbare deel)	**10**
Sloopkosten bij diverse projecten	**12**
Utrecht-Vleuten (niet activeerbaar deel)	**9**
Amsterdam-Almere, spoorkruising Diemen (tijdelijke wissel)	**7**
Robuust spoor (vervallen project)	**7**
OV SAAL (uitgaven door scopewijzigingen)	**7**
Utrecht CS-Lunetten (verleggen K&L derden en planschade)	**7**
NSP Den Haag (tijdelijke maatregelen)	**5**
NSP Utrecht (tijdelijke maatregelen)	**3**
Traject Oost Peloton Driebergen-Zeist (onderzoek en vertragingskosten)	**3**
Programma toegankelijkheid (overkoepelende niet activeerbare uitgaven)	**3**
Naarden-Bussum, aanbrengen 2 liften (lekkage liftschacht)	**3**
Diverse kleinere projecten	**35**
	111

Ingebruikname
De in gebruik genomen vaste activa betreffen:

	2014
Bedragen in miljoenen euro's	
Stationsprojecten (inclusief grote stationsprojecten)	**101**
Bovenbouwvernieuwingsprojecten	**101**
NSP Den Haag	**101**
Bouw diverse onderdoorgangen, bruggen en passages	**101**
ICT-projecten	**86**
Aanleg/vernieuwing emplacementen	**51**
Maasvlakte West	**49**
Den Bosch, sporen in Den Bosch	**43**
Herbouw verkeersleidingsystemen	**37**
ATB VV	**30**
Geluidsmaatregelen	**23**
DSSU (DoorStroomStationUtrecht)	**22**
Toegankelijkheid stations	**21**
Vernieuwing VL-posten	**21**
Diverse kleinere projecten	**152**
	939

Desinvesteringen
De desinvesteringen zijn veroorzaakt door met name onderstaande projecten:

	2014
Bedragen in miljoenen euro's	
Sloop bij reguliere bovenbouwvervangingsprojecten	**33**
Sloop in het kader van functiewijzigingsprojecten en andere vervangingsprojecten	**11**
Diverse kleinere projecten	**2**
	46

Overige mutaties
Onder overige mutaties bij de materiële vaste activa zijn overboekingen opgenomen van categorieën activa naar aanleiding van recente inzichten in de verschillende typen objecten.

De mutatie bij de werken in constructie wordt met name verklaard door een herrubricering in verband met het economisch eigendom van objecten (EUR 24 miljoen) en een reclassificatie van voorschotten (EUR 66 miljoen) naar overlopende activa.

Buiten afschrijving geraakte activa
De materiële vaste activa bevat een groot aantal objecten waarvan de afschrijvingstermijn is verstreken en daarmee de betreffende objecten buiten afschrijving zijn geraakt. De technische staat van deze objecten laat toe dat deze objecten niet op korte termijn vervangen behoeven te worden. Het gaat hierbij met name om: stationsgebouwen, spoorbruggen, beveiliging, bovenleiding en draagconstructie, perronkappen en bovenbouw.

[2] Financiële vaste activa

	Deelnemingen	Vorderingen op deelnemingen	Totaal
Stand per 31 december 2013	**1**	**–**	**1**
Bedragen in miljoenen euro's			
Mutaties			
Toevoegingen	–	1	1
Onttrekkingen	–	–	–
Stand per 31 december 2014	**1**	**1**	**2**

Deelnemingen
Onder deelnemingen zijn opgenomen het belang in Relined B.V. en het belang in Keyrail B.V.

Relined B.V.
Relined B.V. heeft ten doel het optimaal uitnutten van capaciteit van glasvezelnetten en kabels ten behoeve van data- en telecomactiviteiten. De vennootschap is statutair gevestigd te Utrecht en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. heeft een belang van 50% in Relined B.V.

Keyrail B.V.
Keyrail B.V. beheert en exploiteert de goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de grens van Nederland met Duitsland (de havenspoorlijn en de Betuweroute). De vennootschap is statutair gevestigd te Rotterdam en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. heeft een belang van 50% in Keyrail B.V. In 2006 heeft ProRail B.V. een eerste storting in het aandelenkapitaal van Keyrail B.V. gedaan ter grootte van EUR 500.000. ProRail B.V. zal maximaal een kapitaal van EUR 13 miljoen beschikbaar stellen.

Vorderingen op deelnemingen
De vordering op deelnemingen betreft de rekening courant verhouding met de deelneming Relined B.V.

[3] Vorderingen

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Vorderingen op derden	**78**	83
Vorderingen op de Rijksoverheid	**1**	–
Vorderingen op deelnemingen	**7**	10
Vorderingen omzetbelasting	**8**	–
Vorderingen omgevingswerken	**23**	19
Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades	**6**	9
Overige vorderingen	**1**	2
Overlopende activa	**90**	15
	214	138

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van EUR 12 miljoen (2013: EUR 12 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

Vorderingen op derden
Het saldo vorderingen op derden bestaat uitsluitend uit vorderingen op debiteuren, voornamelijk in het kader van gefactureerde projectkosten en gebruiksvergoedingen aan derden.

Vorderingen op deelnemingen

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Voorgeschoten bedragen aan Relined	**2**	2
Vooruitbetaalde huur glasvezelkabelnet aan Relined (looptijd tot en met 2019)	**2**	2
Gefactureerde, nog niet ontvangen bedragen van Keyrail	**1**	4
Nog te factureren aan Keyrail wegens geleverde diensten	**2**	1
	7	10

Vorderingen omzetbelasting
De vordering op de belastingdienst heeft betrekking op de aangifte omzetbelasting over het vierde kwartaal 2014.

Vorderingen omgevingswerken
ProRail voert werken in de omgeving van de spoorinfrastructuur uit in opdracht en voor rekening en risico van derden, voornamelijk gemeenten en provincies. De kosten voor de betreffende objecten komen niet voor activering door ProRail in aanmerking en laten samen met de gedeclareerde bedragen het onderstaande verloop zien.

	2014	2013
Stand per 1 januari	**19**	23
Bedragen in miljoenen euro's		
Kosten in het boekjaar	**107**	70
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	**– 103**	– 74
Stand per 31 december	**23**	19

Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades
Het saldo bestaat uit vorderingen op derden die schade hebben veroorzaakt aan eigendommen van ProRail.

Overlopende activa
De overlopende activa bestaat voor EUR 82 miljoen aan vooruitbetalingen en EUR 8 miljoen aan nog te factureren bedragen. Bij vooruitbetalingen met een langlopend karakter zijn tevens bankgaranties afgegeven.

[4] Liquide middelen

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Totaal banktegoeden	**613**	609

ProRail houdt haar banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Wet financiering decentrale overheden. Als gevolg van de lage rente stand is EUR - (2013: EUR 400 miljoen) uitgezet als daggeld lening.

Het saldo liquide middelen wordt grotendeels gevormd door van derden vooruitontvangen bedragen voor onderhoud en vernieuwing van omgevingswerken, voorfinanciering van geoormerkte programma's en verplichtingen aan leveranciers.

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 2 miljoen aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Tevens is een bedrag van EUR 0,3 miljoen aangehouden op een separate bankrekening op grond van een afgesloten overeenkomst tot bewaargeving. Over deze beide bedragen kan ProRail niet vrij beschikken.

[5] Eigen vermogen

	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2013	0,02	0,5	1.599	5	–	1.604
Bedragen in miljoenen euro's						
Mutaties						
Resultaat deelnemingen	**–**	**0,1**	**–**	**–**	**–**	**0,1**
Resultaat lopend boekjaar	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Stand per 31 december 2014	**0,02**	**0,6**	**1.599**	**5**	**–**	**1.604**

Aandelenkapitaal
Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2013: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2013: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van Railinfratrust B.V., statutair gevestigd te Utrecht. De aandelen van Railinfratrust B.V. zijn 100% in handen van de Nederlandse Staat, waarvoor het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gevestigd te 's-Gravenhage.

Wettelijke reserve
De wettelijke reserve is gevormd voor het deel van het eigen vermogen van de deelnemingen dat niet zonder beperking kan worden uitgekeerd.

Agio
Agio is ontstaan door kapitaalstortingen op de uitgifte van aandelen boven de nominale waarde.

Overige reserves
De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

Onverdeeld resultaat
Onder het onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2014 is een nettoresultaat van EUR - miljoen (2013: EUR - miljoen) behaald.

[6] Voorzieningen

	Jubileum-uitkeringen	Overig	Totaal
Stand per 31 december 2013	7	25	32
Bedragen in miljoenen euro's			
Mutaties			
Toevoegingen	**2**	**8**	**10**
Onttrekkingen	**–**	**– 4**	**– 4**
Vrijval	**–**	**– 10**	**– 10**
Stand per 31 december 2014	**9**	**19**	**28**

Jubileumuitkeringen
Medewerkers van ProRail ontvangen een jubileumgratificatie bij een dienstverband van 12,5 jaar, 25 jaar en 40 jaar. De vergoeding bij het 12,5 jaar dienstverband bedraagt 25% van het CAO-loon. Bij een dienstverband van 25 en 40 jaar ontvangt een medewerker een gratificatie van eenmaal het CAO-loon. De voorziening bevat de voorwaardelijk opgebouwde rechten van medewerkers per 31 december 2014.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2014	2013
Disconteringsvoet	**0,96%**	2,3%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	**0,13%-1,72%**	0,13%-1,72%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	**1%-5%**	1%-5%
Algemene loonronde	**2,0%**	2,0%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	**0%-4%**	0%-4%

Overig
De voorziening overig is onder meer bestemd voor de dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures en voor de dekking van kosten van lopende reorganisaties.

[7] Langlopende schulden

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Onderhandse leningen	**314**	314
Overlopende passiva	**15.238**	14.957
	15.552	15.271

Onderhandse leningen

	Ministerie van Financiën	Institutionele Beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2013	241	73	314
Bedragen in miljoenen euro's			
Mutaties			
Toevoegingen	–	–	–
Aflossingen	–	–	–
Stand per 31 december 2014	**241**	**73**	**314**

Specificatie onderhandse leningen:

	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Bedragen in miljoenen euro's				
2% tot 4%	**–**	**166**	**75**	**241**
4% tot 6%	**–**	**–**	**–**	**–**
6% tot 8%	**–**	**–**	**73**	**73**
	–	**166**	**148**	**314**

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 395 miljoen (2013: EUR 374 miljoen) en is bepaald met behulp van beschikbare marktinformatie en schattingsmethoden. De marktwaarde van de onderhandse leningen is geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente. Als grondslag voor de marktrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Overlopende passiva

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Vooruitontvangen gelden omgevingswerken	**166**	171
Investeringsbijdragen	**15.072**	14.786
	15.238	14.957

Vooruitontvangen gelden omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de schulden verantwoord ter financiering van periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 0,74% (2013: 2,15%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse inningen en oprenting over de gestorte afkoopsommen. Bij vernieuwing wordt de aanwending uitgevoerd op basis van feitelijke mutaties vanuit de projecten (EUR 1 miljoen). In 2014 heeft een vrijval plaatsgevonden van EUR 9 miljoen als gevolg van niet geïdentificeerde objecten in het kader van onderhoud en daarnaast heeft een vrijval van EUR 9 miljoen plaatsgevonden als gevolg van het actualiseren van de verplichtingen.

De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter. Het kortlopende deel van de bijdrage heeft betrekking op de jaarlijkse aanwending voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Stand per 31 december 2013	34	147	181
Bedragen in miljoenen euro's			
Mutaties			
Bijdragen	**16**	**4**	**20**
Oprenting	**–**	**1**	**1**
Aanwending	**– 8**	**– 1**	**– 9**
Vrijval	**– 9**	**– 9**	**– 18**
Stand per 31 december 2014	**33**	**142**	**175**
Omgevingswerken – kortlopend	**8**	**1**	**9**
Omgevingswerken – langlopend	**25**	**141**	**166**
Stand per 31 december 2014	**33**	**142**	**175**

Investeringsbijdragen
De investeringsbijdragen betreffen de bijdragen van de Rijksoverheid en van derden voor de financiering van investeringen in materiële vaste activa. Deze gelden worden op de balans verantwoord.

De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt ultimo 2014 EUR 618 miljoen (2013: EUR 618 miljoen).

In de investeringsbijdragen is een bijdrage van EUR 67 miljoen (2013: EUR 26 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

	Rijksoverheid	Derden	Totaal
Stand per 31 december 2013	13.352	1.888	15.240
Bedragen in miljoenen euro's			
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	**809**	**212**	**1.021**
Desinvesteringen	**– 117**	**– 17**	**– 134**
Afschrijvingen	**– 362**	**– 47**	**– 409**
Overige mutaties	**– 77**	**– 35**	**– 112**
Stand per 31 december 2014	**13.605**	**2.001**	**15.606**
Investeringsbijdrage – kortlopend	**466**	**68**	**534**
Investeringsbijdrage – langlopend	**13.139**	**1.933**	**15.072**
		2	**1**
Stand per 31 december 2014	**13.605**	**2.001**	**15.606**

Ontvangen bijdragen
De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2014 van EUR 809 miljoen (2013: EUR 929 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 212 miljoen (2013: EUR 261 miljoen).

Desinvesteringen
De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie werken in constructie (EUR 103 miljoen). Het restant (EUR 31 miljoen) heeft betrekking op boekwaardeverliezen.

Afschrijvingen
De amortisatie als gevolg van afschrijvingen betreffen de vrijval van investeringsbijdragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa.

Overige mutaties
De overige mutaties op de investeringsbijdragen hebben betrekking op de reclassificatie van vooruitontvangen declaraties naar de overige kortlopende schulden (EUR 66 miljoen), de herrubricering in verband met het economisch eigendom derden (EUR 29 miljoen), de correctie ontvangen bijdragen voorgaande jaren (EUR 4 miljoen), de vrijval van niet activeerbare planstudies (EUR 6 miljoen) en daarnaast heeft een vrijval plaatsgevonden vanuit het AK schommelfonds (EUR 7 miljoen).

[8] Kortlopende schulden

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Leveranciers en handelscrediteuren	**14**	26
Schulden aan deelnemingen	**–**	2
Kortlopende schulden Rijksoverheid	**29**	63
Belastingen en sociale lasten	**11**	17
Overige kortlopende schulden	**375**	316
Overlopende passiva	**615**	484
	1.044	908

De kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

Leveranciers en handelscrediteuren
Onder de leveranciers en handelscrediteuren zijn opgenomen de ontvangen en nog niet betaalde facturen met name van aannemers voor lopende projecten en onderhoud aan de spoorinfrastructuur.

Schulden aan deelnemingen
De schulden aan deelnemingen betreffen te betalen bedragen aan Keyrail B.V.

Kortlopende schulden Rijksoverheid
De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen.

Belastingen en sociale lasten
De kortlopende schulden inzake belastingen en sociale lasten bestaan uit de te betalen loonheffing over december 2014 van EUR 11 miljoen (2013: EUR 12 miljoen).

Overige kortlopende schulden

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Rijksoverheid		
Voorfinanciering van geoormerkte programma's	**32**	46
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	**78**	–
Overloop van ontvangen subsidiebijdragen naar volgende jaren	**44**	44
Vooruitontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	**21**	–
Derden		
Af te dragen rente van onderhandse leningen	**1**	1
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	**5**	9
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	**8**	13
FENS-projecten	**5**	11
Diverse personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	**16**	25
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	**16**	19
Geleverde prestaties waarvoor nog geen factuur is ingediend	**143**	144
Overige nog te betalen kosten	**5**	5
	375	316

Overlopende passiva

	31 dec. 2014	31 dec. 2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Investeringsbijdragen	**534**	510
Vooruitontvangen gelden omgevingswerken	**9**	10
Bijdragen inzake stationsprojecten	**7**	4
Egalisatierekening	**58**	10
Fonds winterweer	**7**	6
	615	540

Investeringsbijdragen
De investeringsbijdragen betreft de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsprojecten. Deze vrijval vindt plaats naar rato van afschrijvingen en desinvesteringen op de door genoemde partijen gefinancierde materiële vaste activa.

Vooruitontvangen gelden omgevingswerken
De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter. Het kortlopende deel van de bijdrage heeft betrekking op de jaarlijkse aanwending voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

Bijdragen inzake stations projecten
Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (voorheen: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijspeil 1 januari 2006) toegezegd. Op de initiële overeenkomsten zijn indexeringen toegepast voor in totaal EUR 14 miljoen en zijn contractwijzigingen overeengekomen voor in totaal EUR -11 miljoen, waarmee het totaal van de overeengekomen toezeggingen EUR 116 miljoen bedraagt. Het verloop van deze bijdragen in 2014 is:

	Bijdragen	Rente	Aanwending	Totaal
Stand per 31 december 2013	64	2	– 62	4
Bedragen in miljoenen euro's				
Mutaties	**8**	**–**	**– 5**	**3**
Stand per 31 december 2014	**72**	**2**	**-67**	**7**

Egalisatierekening
De egalisatierekening is het saldo van de in het verleden gerealiseerde resultaten uit gewone bedrijfsuitoefening en door de Rijksoverheid ingehouden taakstellingen bij het verlenen van de subsidiebeschikkingen. Dit saldo wordt verantwoord als overlopend passief.

	2014	2013
Stand per 1 januari	10	7
Bedragen in miljoenen euro's		
Mutaties		
Resultaat	**50**	**3**
Overig	**– 2**	**–**
Stand per 31 december	**58**	**10**

Mutatie resultaat
De mutatie resultaat 2014 van EUR 50 miljoen (2013: EUR 3 miljoen) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2014 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Fonds winterweer
Ter dekking van toekomstige uitgaven bij zwaar winterweer is voor extra benodigde inzet van stations-storingsploegen een fonds nog te besteden subsidiegelden gevormd. In 2014 hebben zich geen situaties voorgedaan als gevolg van streng winterweer die leiden tot een onttrekking uit het fonds. In 2014 is een dotatie gedaan aan het fonds van EUR 1 miljoen.

[9] Financiële instrumenten

Algemeen
De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigenvermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.
ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

Kredietrisico
ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend haar vorderingen en hanteert ProRail een strikte aanmaningsprocedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor ProRail minimaal. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen ProRail.

Renterisico
De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de leningen zal dalen respectievelijk stijgen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Het aflossingsschema en de opbouw van de van toepassing zijnde rentepercentages zijn opgenomen bij de toelichting op de langlopende schulden.

[10] Bedrijfsopbrengsten

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	**790**	820
Gebruiksvergoeding	**262**	263
Geactiveerde productie eigen bedrijf	**93**	101
Overige bedrijfsopbrengsten	**58**	52
	1.203	1.236

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid
Deze verantwoorde bijdragen van EUR 790 miljoen (2013: EUR 820 miljoen) betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet. De verantwoorde bijdragen bestaan uit de onderstaande componenten:

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Initiële beschikking op (subsidie)aanvraag	**1.041**	1.017
Aanvullende subsidiebeschikking	**6**	56
	1.047	1.073
Overige (project)beschikkingen	**37**	38
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	**4**	5
	41	43
	1.088	1.116
Financiering investeringswerken	**– 245**	– 246
Fonds winterweer	**– 1**	2
Keyrail	**– 35**	– 29
Vrijval beschikte middelen	**– 3**	– 19
Overheveling projecten naar volgend jaar	**– 14**	– 4
	– 298	– 296
Totaal exploitatiebijdragen	**790**	820

Gebruiksvergoeding

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Opbrengsten gebruiksvergoeding	**269**	268
Prestatieregelingen	**– 7**	– 5
	262	263

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2014 bedraagt EUR 269 miljoen (2013: EUR 268 miljoen), waarvan EUR 253 miljoen (2013: EUR 251 miljoen) voor personenvervoerders en EUR 16 miljoen (2013: EUR 17 miljoen) voor goederenvervoerders en overige vervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde productie eigen bedrijf is het toerekenen aan c.q. het doorbelasten van de uren van projectmedewerkers tegen een kostendekkend tarief aan investeringswerken. Hierdoor worden alle investeringsuitgaven geactiveerd, naast engineerings- en bouwkosten ook de kosten van projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd. Het niveau van de geactiveerde productie in 2014 is lager dan vorig jaar, dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat enkele grote projecten afgerond zijn of in de uitvoeringsfase zijn beland (zoals OV SAAL en grote stationsprojecten). In deze fase worden door ProRail medewerkers minder activeerbare uren besteed dan in de eerdere projectfasen.

Overige bedrijfsopbrengsten

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Doorbelasting aan deelnemingen	**13**	12
Periodieke ontvangsten van lagere overheden voor onderhoud en stroom	**8**	9
Levering van reisinformatie aan vervoerders (voornamelijk NS-Reizigers)	**10**	4
Geactiveerde productie omgevingswerken	**4**	8
Grondtransacties	**2**	2
Planstudiekosten derden	**4**	-
Diversen	**17**	17
	58	52

Doorbelasting aan deelnemingen

De post Doorbelasting aan deelnemingen bestaat uit doorbelastingen aan Keyrail B.V. uit hoofde van door ProRail verrichte diensten, zoals detachering van treindienstleiders.

[11] Exploitatielasten

Kosten van uitbesteed werk

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Grootschalig onderhoud	**– 119**	– 134
Kleinschalig onderhoud	**– 278**	– 266
Onderhoud transfer	**– 63**	– 71
Beheer (inclusief kosten calamiteitenorganisatie)	**– 160**	– 162
Planstudies/innovaties/verkenningen	**– 10**	– 16
	– 630	– 649

Grootschalig onderhoud
De kosten van grootschalig onderhoud bevat de kosten voor activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op onderhouden en vervangen, aanpassen en wijzigen van constructies, conserveren van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig maken van de sporen.

Kleinschalig onderhoud
De kosten van kleinschalig onderhoud bevat kosten voor de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten en functieherstel.

Onderhoud transfer
De kosten voor onderhoud van de transferruimte in stations bevatten kosten voor het schoonmaken, dagelijks en constructief onderhoud, verhelpen van storingen, energie, onroerendzaakbelasting en verzekeringen.

Beheer
De kosten van beheer bevatten voornamelijk kosten van beheer van IT systemen, kosten van energieverbruik van de spoorinfra en benodigde inzet bij calamiteiten.

Planstudies/innovaties/verkenningen
De kosten voor verkenningen en innovatie bestaan uit kosten voor planstudies voor projecten en programma's voor uitbreiding en optimalisatie van infrastructuur en projecten die gericht zijn op logistieke en technologische doorbraken.

Lonen en salarissen

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Totaal	**– 236**	– 232

Alle medewerkers zijn in dienst van ProRail B.V.

Verdeling van FTE (gemiddeld aantal FTE)

	2014	2013
Directie	**18**	20
Vervoer en Dienstregeling	**182**	190
Operatie	**2.297**	2.346
Projecten	**893**	992
Staven	**478**	405
	3.868	3.953

Sociale lasten

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Totaal	**– 40**	– 38

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt in 2014 EUR 9,8 miljoen (2013: EUR 7,7 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2014 bedraagt in totaal EUR 190.525 (2013: EUR 163.185). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2014 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2014 is als volgt:

	M/V	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemings-commissie	Gedelegeerd commissaris	Overige vergoedingen	Totaal 2014	Totaal 2013
Bedragen in euro's								
J.G.M. Alders [1)]	M	15.935	–	3.911	–	626	20.472	–
W.E. Kooijman	M	20.168	–	7.784	–	1.246	29.198	28.485
J.G.H. Helthuis [2)]	V	20.168	7.784	7.784	36.000	1.246	72.982	30.384
P.T.H. Timmermans	M	20.168	7.784	–	–	1.246	29.198	28.485
M.A.M. Boersma [3)]	M	15.781	–	3.873	–	620	20.274	39.752
C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs [3)]	V	10.035	3.873	3.873	–	620	18.401	36.079

1) Benoemd op aandeelhoudersvergadering van 27 juni 2014
2) Gedelegeerd commissaris vanaf 18 juli 2014
3) Teruggetreden op aandeelhoudersvergadering van 27 juni 2014

Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van commissarissen verstrekt door de onderneming.

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige directieleden over 2014 bedraagt in totaal EUR 1.217.233 (2013: EUR 1.205.643). De beloning van de directie bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). De bezoldiging voor de statutaire bestuurders en overige directieleden is als volgt:

		Periodiek betaalde beloningen				Beloningen betaalbaar op termijn 10)	Overige vergoedingen	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Bruto loon	Werkgeversdeel sociale premies	Onkostenvergoeding	Bijtelling auto van de zaak				
Bedragen in euro's									
P.E.M. Buck 1)	2014	188.000	6.397	4.992	12.240	9.425	–	221.054	–
(waarnemend) president directeur, directeur projecten	2013	188.000	5.684	4.992	12.240	7.575	–	218.491	–
M.W. Gout-Van Sinderen 2)	2014	119.931	4.131	3.774	–	4.713	–	132.549	188.000
president directeur	2013	188.000	8.048	7.548	–	7.575	–	211.171	–
P.M.E. Dirix 3)	2014	49.982	2.065	1.248	4.236	2.128	–	59.659	–
directeur operatie	2013	171.089	8.048	4.992	16.956	6.840	–	207.925	–
H.P.M.G. Steeghs 4)	2014	–	–	–	–	–	–	–	–
directeur financiën	2013	140.460	5.521	3.328	11.520	9.656	–	170.485	120.395
W. Knoppers 5)	2014	122.822	6.131	540	8.424	6.087	–	144.005	–
(waarnemend) directeur operatie	2013	–	–	–	–	–	–	–	–
P. Kraaijeveld 6)	2014	–	–	–	–	–	–	–	–
directeur vervoer en dienstregeling	2013	75.095	3.353	2.080	6.980	3.015	–	90.523	–
H. Thomassen 7)	2014	157.894	8.265	720	9.492	7.800	–	184.171	–
(waarnemend) directeur vervoer en dienstregeling	2013	87.293	4.695	420	5.537	3.448	–	101.393	–
E.T.A. de Boer 8)	2014	–	–	–	–	–	103.090	103.090	–
directeur financiën a.i.	2013	–	–	–	–	–	–	–	–
R. van der Steeg 9)	2014	–	–	–	–	–	184.705	184.705	–
directeur financiën a.i.	2013	–	–	–	–	–	85.260	85.260	–

1) Waarnemend president directeur vanaf 1 juli 2014
2) Uit dienst per 1 juli 2014, tevens is een coaching- en outplacementbudget toegekend met een waarde van maximaal EUR 25.000
3) Uit dienst per 1 april 2014
4) Uit dienst per 6 september 2013
5) Waarnemend directeur operatie vanaf 1 april 2014
6) Uit dienst per 1 juni 2013
7) Waarnemend directeur vervoer en dienstregeling vanaf 1 juni 2013
8) Directeur financiën ad interim vanaf 1 oktober 2014, vergoeding is gebaseerd op een uurtarief exclusief kantoorkosten (10% van bezoldiging)
9) Directeur financiën ad interim vanaf 19 augustus 2013 t/m 15 oktober 2014, vergoeding is gebaseerd op een uurtarief exclusief kantoorkosten (10% van bezoldiging)
10) Werkgeversdeel van pensioenpremie. In het genoemde bedrag inzake de heer H.P.M.G. Steeghs is voor 2013 een aanvullende pensioendotatie opgenomen van EUR 4.000

Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming.

Arbeidsvoorwaarden

Vervoersfaciliteiten
ProRail opereert binnen het domein van het Openbaar Vervoer. Om in de mobiliteitsbehoefte van haar medewerkers te voorzien stelt ProRail hen en hun gezinsleden vervoersfaciliteiten ter beschikking (gebonden aan de fiscale regels ter zake).

Pensioen
De pensioenregeling van de bedrijfstak Spoorwegen is een collectieve toegezegde-bijdrageregeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De opbouw van het pensioen is afhankelijk van de leeftijd van de medewerker. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 67 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds. Eind 2014 is geen sprake van een noodzaak tot een verplichting respectievelijk recht op overschot.

Afschrijvingskosten

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	**– 118**	– 116
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	**– 409**	– 398
	– 527	– 514
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	**409**	398
Totaal afschrijvingskosten	**– 118**	– 116

Amortisatie
De amortisaties betreffen de vrijval van investeringsbijdragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze amortisaties staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa die zijn gefinancierd door de Rijksoverheid en derden.

Overige waardeveranderingen vaste activa

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door eigen financiering	**– 23**	– 26
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	**– 134**	– 138
	– 157	– 164
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	**134**	138
Totaal overige waardeveranderingen	**– 23**	– 26

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen boekwaarderesultaten bij desinvesteringen en de niet-activeerbare-investeringen. Deze posten worden toegelicht bij het verloopoverzicht materiële vaste activa.

Overige bedrijfslasten

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten	**– 66**	– 65
Overige personeelskosten	**– 25**	– 27
Externe dienstverlening	**– 43**	– 61
Overige baten en lasten	**40**	– 4
	– 94	– 157

De lichte stijging van de huisvesting- en kantoor/werkplekkosten wordt met name verklaard uit een stijging van de automatiseringskosten, een stijging van de algemene kosten van huisvesting zoals huur indexering, energie en beveiliging en daarnaast een reclassificatie van overige personeelskosten.

De daling van de kosten voor externe dienstverlening is het gevolg van een afname van het aantal externe adviseurs ingezet op een aantal grote verander- en verbetertrajecten die in 2014 zijn afgerond en een afname van het aantal ingehuurde medewerkers.

Onder de overige baten en lasten worden zowel kosten als vrijval van eerder opgenomen voorzieningen verantwoord.

Honoraria van de accountant
Onderstaande honoraria zijn in 2014 ten laste van het resultaat (externe dienstverlening) van ProRail gebracht voor accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Ernst & Young Accountants LLP, voor dienstverlening uitgevoerd in het boekjaar 2014.

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Onderzoek van de jaarrekening	**0,4**	0,4
Andere controleopdrachten	**0,7**	0,4
Adviesdiensten op fiscaal terrein	**-**	-
Andere niet controlediensten	**0,3**	1,0
	1,4	1,7

In het honorarium voor de controle van de jaarrekening van ProRail B.V. zijn de werkzaamheden voor de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen van ProRail opgenomen. De overige controleopdrachten betreffen de controlewerkzaamheden voor projectverantwoordingen en het jaarverslag. Andere niet controlediensten betreffen algemene adviesdiensten. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

[12] Financiële baten en lasten

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Rentelasten	**– 14**	– 16
Rentebaten	**2**	1
	– 12	– 15

[13] Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Totaal	**50**	3

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening betreft het verschil tussen de verleende subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2014 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

	2014
Bedragen in miljoenen euro's	
Vrijval vooruitontvangen gelden omgevingswerken	**18**
Mutatie voorzieningen	**4**
Ontvangsten belastingen	**7**
Vrijval AK schommelfonds	**7**
Nagekomen baten	**17**
Overige incidentele posten als schades en boetes	**– 3**
	50

[14] Mutatie egalisatierekening

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Totaal	**– 50**	– 3

De mutatie egalisatierekening betreft de toevoeging van het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening aan de egalisatierekening als onderdeel van de overlopende passiva.

[15] Belastingen

	2014	2013
Bedragen in miljoenen euro's		
Totaal	**–**	–

[16] Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie
Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode van 2015 tot 2025. Het beheer heeft betrekking op het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

ProRail stelt jaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor dat jaar. ProRail meet haar prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Investeringsverplichtingen
De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2014 circa EUR 1,0 miljard (2013: EUR 1,2 miljard). De afloop van investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen waren in 2014 van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten
ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van EUR 60 miljoen per jaar. Daarnaast heeft ProRail zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken:

Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Prestatie Gericht Onderhoud-contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	73	175	161	409
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra *	117	–	–	117
Huisvesting (huur en servicekosten)	19	55	20	94
ICT-Beheer	33	10	–	43
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	11	6	–	17
Diverse overeenkomsten	22	3	–	25
	275	249	181	705

*Alle OPC-contracten zullen op termijn overgaan in PGO-contracten.

Milieuvergunningen
Milieuwetgeving verplicht ProRail om milieuvergunningen te verkrijgen voor haar emplacementen. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieuruimte geregeld, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid die mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is er op gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19 december 2003) dan wel aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten. Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidschermen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2013 afgerond. De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn naar verwachting in 2015 allemaal afgerond. De einddatum voor de realisatie van de extra maatregelen loopt mogelijk vertraging op door stagnatie in lopende procedures voor het aanvragen van de omgevingsvergunning milieu. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft voor het UPGE een totaalbudget van EUR 106 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen
ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Spoorwegpensioenfonds. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De premie die met het Spoorwegpensioenfonds is overeengekomen, is een jaarlijks stijgend percentage van de loonsom. Het percentage is in 2014 gestegen naar 8,1% (2013: 6,5%). Het percentage zal jaarlijks toenemen tot het kostprijs dekkende niveau van 20%. ProRail heeft na betaling van de overeengekomen premie geen verplichting tot het betalen van aanvullende bedragen in geval sprake zou zijn van een tekort bij het pensioenfonds. De actuariële risico's en de beleggingsrisico's liggen bij het pensioenfonds en haar deelnemers.

Van de pensioenpremie die aan het Spoorwegpensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van ProRail en 1/3 deel voor rekening van de medewerkers. De dekkingsgraad is een indicator voor de vermogenspositie van het pensioenfonds en geeft de verhouding weer tussen de bezittingen en de verplichtingen van het pensioenfonds. Het spoorwegpensioenfonds had een dekkingsgraad van 115,7% per 31 december 2014 (122% per 31 december 2013). De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%).

Op 30 juni 2014 bedroeg de dekkingsgraad drie aaneengesloten kwartalen meer dan 121%. Hiermee is het Spoorwegpensioenfonds uit herstel. Het herstelplan is sinds 30 juni 2014 dan ook niet meer van toepassing.

Garantie Relined B.V.
ProRail heeft zich, als eigenaar van een glasvezelnetwerk, garant gesteld om de rechten en plichten van Relined B.V. over te nemen, indien Relined B.V. niet langer de huurovereenkomst van glasvezelkabels met SURFnet B.V. kan nakomen. SURFnet B.V. is verantwoordelijk voor het GigaPort-project, een Nederlands initiatief gericht op de ontwikkeling van elektronische communicatie in termen van netwerkstructuur.

Samenwerkingsprotocol RWS
Rijkswaterstaat en ProRail streven ernaar zoveel mogelijk als één professionele opdrachtgever richting de markt en de omgeving op te treden. De kaders van de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en ProRail B.V. zijn in 2001 uitgewerkt in een samenwerkingsprotocol. Het protocol geeft kaders voor de strategische samenwerking op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud (inclusief vervanging) van onderling kruisende infrastructuur (weg, spoorweg, waterweg). In 2011 hebben Rijkswaterstaat en ProRail B.V. het samenwerkingsprotocol uit 2001 herzien. Per project zullen nadere concrete afspraken worden gemaakt op basis van de modelovereenkomst die onderdeel uitmaakt van het samenwerkingsprotocol. De totale vervangingswaarde van de 89 geïdentificeerde projecten is geraamd op EUR 1,4 miljard.

Claims
ProRail B.V. is gegeven de aard van het bedrijf van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen naar aanleiding van ingediende, doch betwiste claims. Mede gebaseerd op juridisch advies, is een voorziening opgenomen inzake een beperkt aantal lopende zaken en is ProRail voorts van mening dat de uitkomst van de overige lopende zaken geen invloed van materiële betekenis zal hebben op de financiële positie van ProRail B.V.

Railstock
De Supply, Logistics & Servicemanager Voestalpine Railpro B.V. houdt voor eigen rekening en risico voorraad, de zogenoemde Railstock, aan van een omvang en samenstelling als door ProRail is vastgesteld. De Railstock is primair bedoeld als calamiteitenvoorraad ten behoeve van correctief onderhoud. Daarnaast worden materialen in de Railstock opgeslagen die voor ProRail van strategisch belang zijn. ProRail heeft hiervoor een contract afgesloten met Voestalpine Railpro B.V. Na beëindiging van het contract heeft ProRail een afnameverplichting van de volledige Railstock tegen de dan actuele voorraadwaarde vermeerderd met eventuele afvoerkosten. Het huidige contract heeft een looptijd tot medio 2017. De waarde van de Railstock bedraagt ultimo 2014 EUR 4,3 miljoen (2013: EUR 4 miljoen), waarvan EUR 0,4 miljoen incourant.

Utrecht, 26 mei 2015

Directie ProRail B.V.

P. Eringa
President directeur

P.E.M. Buck
Directeur projecten

Raad van Commissarissen ProRail B.V.

J.G.M. Alders
President-commissaris

W.E. Kooijman

Mevrouw J.G.H. Helthuis

P.T.H. Timmermans

Mevrouw A.C.W. Sneller

L.M. Sondag

Overige gegevens

Resultaatbestemming

De resultaatverdeling vindt plaats overeenkomstig artikel 26 van de statuten van ProRail B.V. De tekst hiervan luidt:

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover haar eigen vermogen groter is dan het bedrag van het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
4. Ten laste van de door de wet voorgeschreven reserves mag een tekort slechts worden gedelgd voor zover de wet dat toestaat.
5. Bij de berekening van de verdeling van een voor uitkering op aandelen bestemd bedrag tellen de aandelen die de vennootschap houdt in haar eigen kapitaal niet mee.

Ingevolge artikel 26.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Over 2014 bedroeg het resultaat na belastingen EUR – miljoen (2013: EUR – miljoen).

Gebeurtenissen na balansdatum

In 2015 verwacht ProRail dat de overname van het resterend belang van 50% in de deelneming Keyrail wordt geformaliseerd.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

De controleverklaring van de onafhankelijke accountant is opgenomen op de volgende pagina.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de Directie en Raad van Commissarissen van ProRail B.V.

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2014 van ProRail B.V. te Utrecht gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2014 en de winst- en verliesrekening over 2014 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.
Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van ProRail B.V. per 31 december 2014 en van het resultaat over 2014 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Utrecht, 26 mei april 2015

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. F. de Bruijn RA

Meerjarenoverzicht

Winst en verliesrekening					
Bedragen in miljoenen euro's	**2014**	**2013**	**2012**	**2011**	**2010**
Bedrijfsopbrengsten	**1.203**	1.236	1.237	1.267	1.367
Bedrijfslasten	**1.153**	1.233	1.219	1.243	1.346
Bedrijfsresultaat	**50**	3	18	24	21
Resultaat na belastingen	**-**	-	-	-	-

Balans					
Bedragen in miljoenen euro's	***2014**	**2013**	**2012**	**2011**	**2010**
Vermogen					
Balanstotaal	**18.228**	20.908	20.582	20.414	19.573
Eigen vermogen	**1.604**	5.477	5.704	5.702	5.195
Langlopende schulden	**314**	314	314	345	494
Activa					
Materiële vaste activa	**17.399**	20.160	19.820	19.305	18.165
Afschrijvingen	**118**	316	311	288	297
Investeringen	**1.107**	1.212	1.228	1.322	1.289
Investeringsbijdrage	**1.021**	1.190	1.039	1.130	1.284

* Waardering materiële vaste activa vanaf 2014 tegen historische kostprijs

Kernprestatie indicatoren					
In absolute aantallen	**2014**	**2013**	**2012**	**2011**	**2010**
Aantal botsingen (Europese Definitie)	**3**	1	1	3	1
Aantal ontsporingen (Europese Definitie)	**1**	1	1	3	1
Aantal STS (rood sein-passages)	**100**	152	155	154	172
Punctualiteit HRN < 5 minuten	**94,9%**	93,6%	94,2%	94,7%	92,5%
Geleverde treinpaden	**97,9%**	97,8%	98,1%	98,7%	97,8%

Medewerkers					
In absolute aantallen	**2014**	**2013**	**2012**	**2011**	**2010**
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	**4.000**	4.083	4.326	4.306	4.161
Aantal medewerkers (einde jaar)	**3.916**	4.081	4.129	4.321	4.269
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	**3.868**	3.953	4.122	4.115	3.954
Aantal fte's eigen (einde jaar)	**3.796**	3.949	3.956	4.110	4.077
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	**182**	232	274	432	676
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	**187**	197	236	311	648

Kwantiteiten					
In absolute aantallen	**2014**	**2013**	**2012**	**2011**	**2010**
Netlengte in exploitatie (in km)	**3.057**	3.061	3.010	3.035	3.016
waarvan enkelsporig	**950**	955	951	968	959
waarvan meersporig	**2.107**	2.106	2.059	2.067	2.057
netlengte geëlektrificeerd	**2.167**	2.167	2.121	2.121	2.107
Totale spoorlengte (in km)	**7.030**	7.028	7.033	7.000	7.002
waarvan vervangen in boekjaar	**125**	94	108	139	131
Wissels	**7.151**	7.172	7.195	7.352	7.342
waarvan vervangen in boekjaar	**149**	141	153	215	122
Overwegen	**2.612**	2.651	2.731	2.759	2.736
waarvan beveiligd	**1.595**	1.606	1.614	1.677	1.673
Seinen	**11.944**	11.843	11.683	11.599	11.523
Stations	**403**	402	402	396	391
Beweegbare bruggen	**56**	56	56	58	60
Tunnels *	**15**	14	17	15	13
Tonkilometers (in miljarden per jaar) **	**51**	50	50	50	47
waarvan personen	**38**	37	37	37	35
waarvan goederen	**13**	13	13	13	12
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) **	**156**	155	150	149	146
waarvan personen	**145**	144	139	138	134
waarvan goederen	**10**	10	10	10	11
waarvan overig (aannemers/testritten)	**1**	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	**28**	29	28	27	25
waarvan personen	**9**	9	9	10	10
waarvan goederen	**19**	20	19	17	15

* In 2013 is de definitie van een spoortunnel aangescherpt. Vanaf 2013 tellen vrije kruisingen en dive-unders niet meer mee als spoortunnel. De vergelijkende cijfers van 2012 en eerder zijn niet aangepast.

** De trein- en tonkilometers betreffen alle in Nederland gereden kilometers inclusief de kilometers op het HSL-traject.

Colofon

Publicatie
ProRail B.V.

Tekst
Don Croonenberg, The Bitter End
ProRail

Vormgeving
Inpladi bv, Cuijk

Fotografie
Taco Anema, Wiep van Apeldoorn, Frank Hanswijk,
Ralph Kämena, Maarten Kleingeld, Derk Luijt, Gerrit Serné,
Floris Scheplitz, Ronald Tilleman, Stefan Verkerk,
Erik van 't Woud

Infographics
Dienstregeling en CO_2-presatieladder:
Schwandt Infographics
Overige Infograpics: Inpladi bv

Vragen
Indien u vragen heeft over de inhoud van het jaarverslag, dan kunt u contact opnemen met ProRail via internet www.prorail.nl/contactformulier of telefonisch 24 uur per dag en 7 dagen per week via het gratis telefoonnummer 0800 7767 245.

ProRail